

FUERA DE SERIE



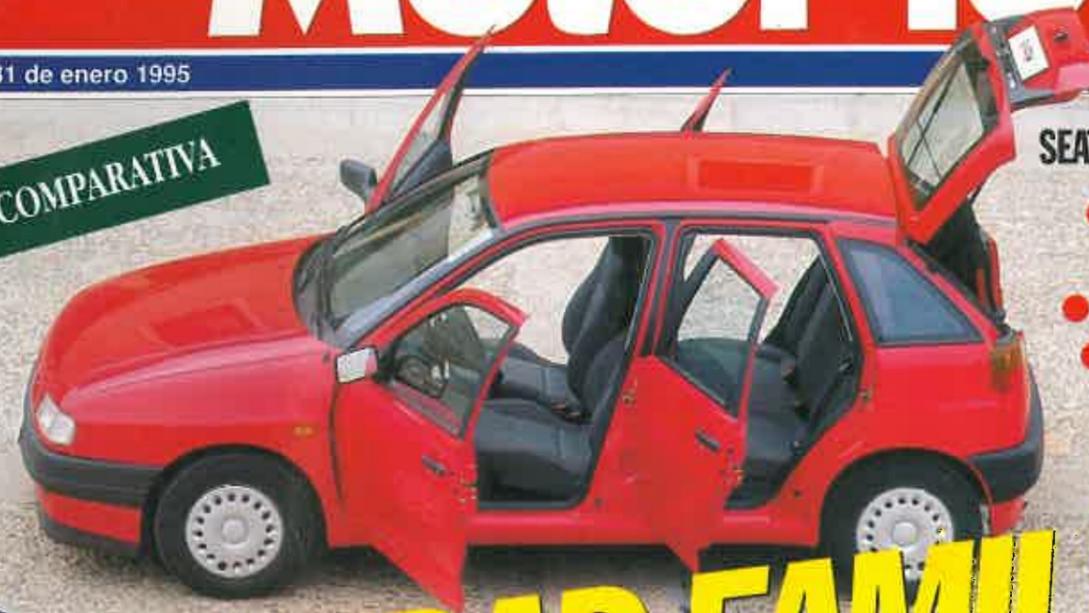
ASTON MARTIN LAGONDA VIGNALE

Motor 16

31 de enero 1995

589 • 375 ptas.

COMPARATIVA



SEAT IBIZA 1.4 i CLX

- Habitabilidad conseguida
- Motor brillante
- Equipamiento muy completo

RIVALIDAD FAMILIAR



VW POLO 1.3 CONFORT

- Buen comportamiento
- Excelente acabado
- Eficaz conjunto mecánico

A LA VENTA EN FEBRERO



NUEVO ESCORT 95



SU SILENCIO DARA QUE HABLAR.

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

Laguna Diesel MULTIVALVULAS

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

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



LANTAS



- 5 **EDITORIAL**
- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 12 **LO ULTIMO**
Nuevo Ford Escort. El coche más vendido de España cambia de cara.
- 14 **AL VOLANTE**
Nissan Maxima QX. El fabricante japonés presenta su berlina más lujosa.
- 18 **Chrysler Voyager.** En el Salón de Detroit se dio a conocer el nuevo monovolumen americano, al que le espera una fuerte competencia.
- 24 **FRENTE A FRENTE**
Seat Ibiza 1.4i
CLX/Volkswagen Polo 1.3i Confort. Dos modelos fabricados en España, con mecánicas muy similares y parecido comportamiento.
- 32 **REPORTAJE**
Aniversario de Maserati. La mítica marca del tridente cumple 80 años llenos de espíritu deportivo.
- 38 **FUERA DE SERIE**
Aston Martin Lagonda Vignale. Máximo lujo y sofisticación caracterizan este exclusivo modelo inglés.
- 45 **PRECIOS**
- 74 **CUENTENOS SU CASO**
- 76 **MOTOS**
Quad Anibal 600. El vehículo con el que José Luis Álvarez compitió en el Granada-Dakar.
- 80 **DEPORTE**
Nuevos Fórmula Renault 95.
- 84 **A todo gas.**
- 88 **Trofeo Andros.** Espectáculo sobre hielo en Andorra.
- 92 **Citroën Sport.** El lugar donde se ha creado el coche vencedor en el Dakar.
- 96 **Rallye de Montecarlo.** Sainz en busca de su tercer título.
- 98 **JUAN BALLESTA**

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 590 euros.



14 Por fin Nissan presenta su nueva berlina totalmente lujosa: el Maxima QX.



88 Trofeo Andros, en Andorra.



18 El Chrysler Voyager y sus rivales.



76 El Quad Anibal 600 de J.L. Álvarez que compitió en el Granada-Dakar.



80 Los nuevos fórmulas que competirán en el Campeonato Renault '95.



**Cómo conseguir
que huelan a manzana.**

El mejor medio es anunciarte en revistas. Porque es el único que permite una gran flexibilidad creativa. Puedes usar distintos formatos, colores e incluir muestras que se pueden oler, tocar y probar. Las revistas son el único medio multisensorial completo.

Pasa revista a tu campaña. Para estar seguro.



Asociación de Revistas de Información

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

Director: Angel Carhenilla

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

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Basauri, 17. 28023 Madrid. Tel: 558 98 00. Fax: 558 96 62. Modem: 558 96 61. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** I^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 I^o D. Teléfono (94) 421 72 03, Bilbao.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPE COPY. **RIGHT 1999.** Depósito Legal: M. 30.247. 1998. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euranto, 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

El cuento de nunca acabar

CUANDO escribo estas líneas, los problemas de SEAT siguen sin solucionarse. Dirección y sindicatos continúan enfrascados en una crispada negociación en la que la intransigencia y, por consiguiente, la falta de diálogo, es la nota predominante.

Y eso que ambas partes están de acuerdo en que ahora la situación dista mucho de ser la de finales del 93, cuando se pactó el actual plan industrial. Durante el pasado año, las pérdidas sólo han sido de 50.000 millones de pesetas, lo que significa una tercera parte de las registradas durante el ejercicio anterior.

A la vista de estos resultados, lo razonable sería sentarse a negociar un nuevo plan de futuro, más acorde con la realidad actual y, sobre todo, con un sentido de la responsabilidad que, hasta ahora, brilla por su ausencia. Porque lo que es evidente es que, aunque menos malos, los resultados siguen siendo dramáticos.

Y si no, que se lo pregunten a tantos y tantos en este país, que han visto cómo se hundía irremediablemente su empresa y perdían su puesto de trabajo por no poder superar crisis de menor envergadura y no contar con la ayuda de la Administración. No se puede olvidar que para ayudar a SEAT no dudaron en convertirnos a todos, parados incluidos, en accionistas de piedra de la empresa. Y así lo ha reconocido el conseller de Trabajo, Ignasi Ferreres, cuando declaró recientemente que uno de los esfuerzos para salvar SEAT ha pasado por obtener la aportación de 1.000 pesetas por cada español.

Por eso, porque es mucho el apoyo que han recibido por parte de todos, tanto los sindicatos como la dirección de la empresa tienen una obligación añadida, la moral, para acabar con esta situación cuanto antes.

El reiterado abuso de las huelgas, por parte de un comité que alterna las negociaciones con su campaña electoral para las próximas elecciones sindicales, no parece que sea el camino más adecuado. Esta postura puede calificarse de irresponsable, al no mostrarse nada receptivo a ningún tipo de oferta que no pase por la retirada de las listas de los 516 afectados por el expediente de regulación de empleo. Parece que han llegado a la conclusión de que conseguirlo puede ser un buen espaldarazo electoral.

Tampoco se entiende muy bien la postura de la empresa, que ha elegido estas fechas para llevar a cabo la reducción de la plantilla y, ahora, como no está dispuesta a quedar desautorizada ante su propietario, Volkswagen, prefiere ofrecer el 95 por ciento del salario a los 516 trabajadores, antes que ceder. Eso sí, no dejan de recordarnos a todos que el precio de estas huelgas ya suponen unas pérdidas aproximadas de 10.000 millones de pesetas. Por cierto, siempre queda la duda, cuando se barajan estas cifras, de si sólo se tiene en cuenta lo que se deja de ingresar y se olvidan las cantidades que se dejan de gastar.

En definitiva, se ha elegido el peor camino, que no es otro que el del enfrentamiento permanente, que conduce a una situación de desastre que bien puede utilizar la multinacional alemana como arma arrojadiza en sus planes futuros de inversión. A lo que tendremos que añadir, como efecto negativo, el deterioro que supone para la imagen de la marca y del país. Pero tengamos esperanza. Es posible que después de las elecciones sindicales, que se celebran esta semana, en SEAT vuelva la normalidad.

**En
Seat,
dirección
y sindicatos
están obligados
moralmente a acabar
con la situación actual**

ANGEL CARCHENILLA

SEMAFOROS

 En este país hay algunos que se toman por muy importantes pero que ni tan siquiera saben copiar ni imitar. Eso ha ocurrido con el Kart Indoor de Barcelona, una idea genial y que funcionó a las mil maravillas en el Palacio de Bercy de París, pero que se ha tenido que abortar dos días antes de su celebración. La única esperanza reside en que lo sembrado lo puedan salvar las entidades que lo apoyaron, mucho más expertas y menos arrogantes que su promotor. Es una lástima que el karting español haya perdido lo que podía haber sido su mejor escaparate.

 La Comunidad de Madrid se ha decidido al fin a poner un poco de orden en los talleres; especialmente, en los talleres no concesionarios. Los ciudadanos siempre han tenido la impresión de que en algunos de estos centros se tarifa y se repara con muy poco control, y estos pocos centros desprestigian a todo un colectivo honesto y trabajador. Por fin parece que va a ponerse coto a los desaprensivos, con una reglamentación que, aunque no del todo acertada, servirá para que los usuarios estén más protegidos. Ahora sólo falta que los usuarios aprendamos a reclamar todos nuestros derechos.



FOTOS ESPIA

El nuevo Mercedes E también familiar

EL calendario del lanzamiento del nuevo Mercedes de la Clase E se va quedando sin hojas. Nuestros cazadores de novedades acaban de conseguir las últimas fotos de las versiones familiares del nuevo Mercedes. Aunque el lanzamiento está previsto para un año más tarde que la berlina, es decir, la primavera o el verano de 1996, el coche ya está perfectamente definido. Si bien el camuflaje oculta algunos detalles, las líneas generales del coche resultan evidentes. En general el coche se ha redondeado respecto a su predecesor. Tal y como suele ser frecuente en los nuevos

modelos, el W210 familiar, pues así se conoce internamente al nuevo Mercedes, es algo más largo que su predecesor, unos siete centímetros. Sus rasgos son claramente nuevos. Partiendo del doble faro delantero, hasta unos grupos ópticos posteriores redondeados. El techo tiene una ligera caída en la parte posterior que mejora la aerodinámica. La gama de motores de los nuevos familiares será semejante a la de las berlinas, es decir, motores de cuatro, seis y ocho cilindros de gasolina y cuatro, cinco y seis en diesel.

AUTOMEDIA



EQUIPO TRES

PARA LOS QUE QUIEREN SENTIRSE RESPALDADOS POR UNA GRAN COMPAÑÍA



DAEWOO

Daewoo es una de las 33 Corporaciones Industriales más Grandes del Mundo.



Antes de elegir una nueva marca de coches es lógico que usted quiera sentirse respaldado por una gran compañía. Por eso, es importante que usted sepa que Daewoo está presente en la mayoría de los sectores industriales, ocupando un lugar privilegiado a nivel mundial según el ranking elaborado por la prestigiosa revista Fortune.

El Grupo Daewoo fabrica barcos, aviones, satélites y ordenadores. Construye carreteras, hospitales, puentes y aeropuertos. Y produce millones de toneladas de acero. Toda la experiencia y toda la capacidad tecnológica acumulada durante este tiempo, la hemos aplicado a nuestros coches.

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

De buena fuente

Ford Escort RS Sauber.

Ford va a seguir los pasos de Renault, bautizando a una de sus versiones con el nombre de su escudería de Fórmula 1. En efecto, en el mercado suizo va a comenzar a venderse el Escort RS Sauber, con el tradicional motor 2.0i 16 válvulas de 150 caballos, en tracción delantera o en tracción a las cuatro ruedas. Como en el caso del Williams, el Sauber también será de un color exclusivo azul metalizado.

El gafe de la Ley del Seguro.

En 1992 todo estaba preparado para que se aprobara la Ley del Seguro. Tras ser aprobada en Consejo de Ministros, inició el trámite parlamentario. A punto de ser promulgada, se produjo la disolución de las Cortes. El pasado viernes 13 de enero (¡vaya día!), el Consejo de Ministros volvió a aprobar la Ley. Inicia ahora de nuevo el trámite parlamentario, pero nadie da un duro porque esta Legislatura sea capaz de sacarla adelante. Entre otras cosas, en la futura ley se recoge el baremo de indemnizaciones por daños corporales.

Un pequeño Fiat para el 97.

Fiat trabaja en lo que ha bautizado como Proyecto NS (new small). Se trata de un microcoche de 3,43 metros de longitud que deberá sustituir al Panda y 20 centímetros más grande que el Cinquecento construido en Polonia. El coche deberá iniciar su comercialización en 1997 y, al contrario que el Panda, dispondrá de un equipamiento del máximo nivel, con airbag, aire acondicionado e incluso dirección asistida. El motor bicilíndrico se ha abandonado en beneficio de una versión mejorada del Fire 1100, con 50 caballos de potencia. Abarth trabaja en una versión potenciada de 75 caballos.

Peugeot quiere volver a Estados Unidos.

En general, USA es la asignatura pendiente de los responsables de la industria de automoción en Francia. Calvet quiere conquistar este mercado, en el que alemanes, italianos y suecos (en menor medida), han logrado éxitos importantes, pero en el que Renault y Peugeot han cosechado fracasos estrepitosos en diversas épocas. El presidente de PSA ha declarado esta intención, pero no ha sido más explícito. Ha manifestado que el coste de una operación de cierta envergadura es de medio billón de pesetas, en las que incluye el coste de una nueva planta, el de la creación de una red comercial, el del lanzamiento de un nuevo modelo y el más caro de todos: el de desarrollar coches al gusto americano.

PREMIO BMW

Inaugurada la Expo en Bellas Artes

UN año más, se ha inaugurado en la sala de exposiciones de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando la muestra de las obras finalistas del Premio de Pintura BMW. La muestra se mantendrá abierta en la capital de España hasta el próximo 19 de febrero, iniciando a continuación un periplo por diversas capitales españolas. Entre las 34 obras expuestas cabe señalar la ganadora del premio 1994, obra del pintor valenciano José Esteve Adam, así como las diez merecedoras de la medalla de Honor. En total, 34 obras que pueden admirar todos los amantes de las bellas artes, en la sala de exposiciones de la calle de Alcalá.



SE GARANTIZA EL FUTURO

Socio árabe para Santana

POR fin parece que el conflicto de Santana llega a una solución y la Junta de Andalucía ha encontrado al socio capitalista que buscaba desde el anuncio, a mediados del pasado año, cuando Suzuki manifestaba su interés por abandonar la empresa de Linares.

Según una información adelantada por «La Gaceta de los Negocios», un grupo financiero árabe, con intereses en Marbella, estaría dispuesto a comprar el 70 por ciento del capital social que en la actualidad es propiedad de Suzuki. El restante 13,7 por ciento en propiedad de la multinacional japonesa va a ser comprado por la Caja de Ahorros de Jaén, en una operación cerrada hace ya 15 días.

Estos dos socios, una vez en propiedad de la mayoría, llevarían a cabo una ampliación de capital de 8.000 millones de pesetas, lo que permitirá enjugar las pérdidas del último ejercicio, cifradas en 8.291 millones. Tras la última reducción, el capital social de la empresa es de 2.728 millones.

"Si Michelangelo Buonarroti pudiera, algo me cambiaría. Seguro. Era un hombre avanzado a su tiempo. Un genio".



HONDA
Come ride with us

David cambia la onda.

Ahora sí. Las grandes de Honda a tu alcance

Las Hondas de David



Éstas son las 12 grandes razones para cambiar la onda.
 Más que razones, obras de arte.
 Porque las grandes de Honda son el número 1 en tecnología,
 diseño y fiabilidad. Y mucho más:
 hay una Honda para cada estilo, para cada forma
 de entender la vida sobre dos ruedas.
 Una Honda para sentir el placer de conducir.
 Las grandes de Honda a tu alcance.

Teléfono de información gratuito para esta campaña.

HOY LINE 199.10.14.92 HONDA



RECAMBIOS ORIGINALES SERVICIO 24 HORAS

REPSOL con HONDA

2 AÑOS GARANTÍA



Promoción válida hasta finalizar existencias. IVA e impuesto de matriculación incluidos.

HONDA
Come ride with us

HONDA SPORT
HONDA TOURING
HONDA CUSTOM
HONDA OFF

GAMA FORD ESCORT 95

Pequeña revolución

Ford está atravesando momentos de cambios espectaculares como la sustitución del Sierra o la renovación del Scorpio y una pequeña revolución para poner el líder de ventas al día.

EN Ford no descansan. Tras la sustitución del Sierra por el exitoso Mondeo y la renovación espectacular del Scorpio, ahora le ha llegado el turno al Escort. El cuatro metros más vendido de su clase re-

respecto a los actuales modelos, una política comercial seguida por muchos fabricantes.

El lavado de cara ha afectado sobre todo al frontal, más redondeado, con nuevos faros y con una parrilla



Los interiores del Escort 95 han recibido modificaciones para mejorar más aún la vida a bordo. Imitación a madera en los Ghia, nuevos relojes, asientos, equipo...

cibe un nuevo aire de familia, interiores rediseñados, suspensiones revisadas, mejor equipamiento y un concienzudo trabajo para transformarlo en uno de los vehículos más silenciosos de su segmento. Será presentado oficialmente el próximo febrero y todavía no se han dado a conocer los precios, que podrían mantenerse sin apenas variaciones

que hereda las formas de la nueva familia Ford. En general se abusa más del cromado y en la parte trasera el logotipo va ahora centrado y no en un lateral. Los espejos retrovisores son más aerodinámicos y las llantas de aleación cuentan con un diseño más deportivo.

Interiormente, el coche ofrece nuevos ambientes. La visera del



Manteniendo un nexo de unión con el resto de la familia, el nuevo Escort cuenta con una parrilla delantera al estilo Mondeo y Scorpio. Las líneas son más suaves. La marca anuncia mayor insonorización, mejor comportamiento y más equipamiento.



cuadro se alarga casi hasta la mitad del salpicadero, aumenta el tamaño de los relojes y de algunos mandos y en las versiones Ghia se añade al equipamiento un material tipo madera al estilo del Mondeo o Scorpio que eleva muchos enteros la clase y el prestigio del coche. Los asientos se han rediseñado y se les ha añadido nuevos mullidos y reglajes.

Parece ser, además, que los nuevos propietarios de un Escort van a contar con el silencio de marcha de una berlina de segmentos superiores. Intenciones por parte de la marca no han faltado. Motor y escape mejor aislados del bastidor, nuevo alternador, paneles aislantes de mayor grosor, silencioso de gran tamaño y tubo de escape de menor diámetro... Ford siempre ha cuidado bien a los ocupantes y pretende cuidarlos aún mejor.

El nuevo Escort va provisto de amortiguadores de gas y barra estabilizadora que ha sido recolocada



La parte trasera es la que recibe los cambios menos espectaculares.

respecto al modelo anterior. En general las suspensiones se han revisado a fondo, realizando algunos cambios que han mejorado la precisión al volante y han disminuido el esfuerzo a realizar en él, tratando también de que las reacciones del eje trasero fuesen menos bruscas.

Ya que la gama de motores no ha sufrido ninguna variación se ha intentado ganar aceleración en los Escort menos potentes. Para ello se han acortado ligeramente los desarrollos. Ford seguirá ofreciendo su Escort con tres, cuatro o cinco puertas y el conocido Nomade, además del Cosworth que de momento no recibe modificaciones.

A. M.

AL VOLANTE

NISSAN MAXIMA QX

Tecnología inteligente

Cuatro meses después de su presentación en Japón, Nissan ha mostrado la versión que vendrá al viejo continente del Maxima QX, buque insignia de la marca que llega al mercado con la aspiración de situarse al nivel de los líderes.

Las pretensiones del nuevo coche son evidentes: instalarse en el segmento E ocupado por las denominadas berlinas de lujo. Se trata de coches en torno a los 4,7 metros de largo, con un buen nivel de equipamiento y unas prestaciones por encima de la media gracias a sus motores, que suelen ir de dos a tres litros de capacidad. Se trata de una misión muy difícil, ya que tra- ◆◆◆



El diseño interior es elegante y de líneas fluidas. La calidad del conjunto resulta evidente a simple vista.



dicionalmente más del 60 por ciento del segmento está dominado por las marcas alemanas, encabezadas por Mercedes. En el asalto al consolidado poder alemán se han embarcado muchas marcas europeas y japonesas con resultados, hasta ahora, discretos. El nuevo Maxima, aunque hereda el nombre del anterior modelo, es totalmente nuevo. Para su diseño se ha partido de una hoja en blanco con el objetivo primordial de obtener los más altos niveles de calidad, lo cual ha supuesto una revolución en el proceso de producción. El nuevo Nissan destaca por incorporar una tecnología muy avanzada. Por una parte se han buscado las soluciones más adecuadas a las necesidades de un coche de lujo, pero se ha huido de complicaciones inútiles. Así, por ejemplo, en el tren delantero se utiliza una suspensión de tipo MacPherson en la cual se ha trabajado para conseguir un máximo de suavidad y de aislamiento de vibracio-



El sencillo diseño del eje MLB sorprende por la eficacia y confort que ofrece.



nes y ruidos. Esto puede resultar chocante, cuando otros modelos de la marca, como es el Primera, disponen de una suspensión delantera multibrazo, que es la solución que parece más avanzada. Para el eje posterior se ha realizado un sistema muy sencillo pero sorprendentemente eficaz. El eje denominado MLB (Multi Link Beam) combina inteligentemente las virtudes de un eje torsional y una barra Panhard sin los inconvenientes de ninguno de ellos. El secreto reside en unos brazos compuestos que limitan el movimiento lateral, por lo que el eje trasero queda perfectamente controlado, incluso cuando se rueda por superficies muy irregulares. El corazón del Maxima, el motor, es totalmente nuevo. Se trata de la nueva familia de motores denominada VQ. Son motores de seis cilindros en V a 60 grados con cuatro válvulas por cilindro, realizado totalmente en aluminio. La fabricación del bloque se realiza mediante una moderna técnica en la cual se funden y mecanizan las camisas, realizadas en hierro, en el mismo bloque. De esta forma se consigue una unión íntima entre los dos metales y se evita el contacto directo del hierro con el agua de refrigeración. El conjunto es muy ligero, tanto en la versión 2.0 como en la de tres litros. La gestión es electrónica con una inyección multipunto y con sistema de encendido directo, es decir, que cada bujía tiene su propia bobina.

Su comercialización en España se iniciará en el próximo mes de marzo con una gama que abarca todas las posibilidades y gustos. Los dos motores se ofrecen con cajas de cambios manual y automática de cuatro velocidades y gestión electrónica. Las expectativas de la marca apuntan hacia unas 10.000 unidades al año en Europa, de las cuales 1.000 se venderán en España. Aunque los precios oficiales no han sido anunciados, todo apunta que la versión dos litros de cambio manual rondará los cuatro millones de pesetas; la versión de tres litros con cambio automático, tapicería de piel y doble airbag quedará por encima de los seis millones de pesetas. Si bien



Los nuevos motores de la familia VQ destacan por su compacto tamaño exterior, su ligereza y su suavidad de funcionamiento.

el primer golpe de vista al natural no despierta la atención del curioso, lo cierto es que en el Maxima se descubren muchos aspectos peculiares. Además de los ya mencionados en la descripción técnica, es destacable la excelente habitabilidad interior del coche. El Maxima goza de un buen espacio tanto en los asientos delanteros como en los traseros. Detrás, la utilización del asiento por tres personas se ve limitada por el propio diseño del asiento y por el túnel que hay en el piso. El maletero es de 440 litros y bajo su fondo se aloja la rueda de repuesto con la llanta y el neumático exactamente igual a las cuatro montadas. Destaca desde el primer momento el silencio de funcionamiento de los dos motores tanto desde el interior como desde el exterior. Con el motor caliente y a régimen de ralentí hay que prestar atención para notar si el motor está en marcha, ya que ni por ruido ni por vibraciones resulta apreciable. Evidentemente, el motor 3.0 ofrece más potencia y par, pero resulta sorprendente el buen hacer del dos litros. Es brillante, con la caja de cambios manual, de acertados desarrollos, y se puede conducir con alegría sin apurar las marchas.

FICHA TECNICA

MOTOR	2.0	3.0
Disposición	Delantero transversal.	Delantero transversal.
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.995	2.988
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección multipunto
Compresión	9,5 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	140 cv/6.400	193 cv/6.400
Par máximo / r.p.m.	18,1 mkg/4.000	26,0 mkg/4.000
TRANSMISION		
Tracción	Delantero.	Delantero.
Caja de cambios	Manual 5 vel/Auto de 4.	Manual 5 vel/Auto de 4.
DIRECCION Y FRENS		
Sistema	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos. ABS.	Discos/Discos. ABS.
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente.	Independiente.
Trasero	Semi-independiente. MLB	Semi-independiente. MLB
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1.356	1.371
Largo/ancho/alto (mm)	4.770/1.770/1.415	4.770/1.770/1.415
Capacidad del depósito (l)	70	70
Volumen del maletero (l) (3/5p)	440	440
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,3	8,3
Velocidad Máxima (km/h)	201	230
Consumo Urbano (l/100 km)	10,9	12,1
A 90 km/h (l/100 km)	7,2	7,4
A 120 km/h (l/100 km)	9,4	9,4



En esta toma de contacto, el tres litros montaba una caja automática. Esta dispone de cuatro velocidades y tres programas; uno económico, uno normal y otro de invierno. La versión de tres litros cuenta con un diferencial autoblocante de acoplamiento viscoso. Si bien la estética del conjunto puede llegar a resultar excesivamente discreta, el resto del vehículo está, sin duda, a la altura de la competencia y con unas claras posibilidades de plantar batalla a los líderes establecidos.

VICTOR PICCIONE

El nuevo Chrysler Voyager, que llegará a España a final de este año, ofrece todos los alicientes para competir en un segmento hasta hace poco casi exclusivo del Renault Espace, Nissan Serena, los monovolúmenes de Fiat y PSA así como el desarrollado en conjunto por Ford y Volkswagen van a animar el patio.

EL AÑO DEL MONOVOLUMEN



ENERO nos ha traído la primera novedad; el nuevo Voyager. Aunque se trata de un modelo que no llegará a España hasta finales de este año o principios del próximo, es importante para el mercado nacional, ya que en el modelo actual ocu-

pa el segundo puesto en la lista de ventas.

El nuevo Voyager hereda poco de su predecesor además de su nombre. La línea externa cambia radicalmente. Las formas, más bien cuadriladas, del actual Voyager se han

trocado en unas suaves curvas. La superficie acristalada se ha incrementado sustancialmente y ahora dispone de una puerta corrediza en cada lado. La gama de motores también se modifica notablemente. En primer lugar hay un cuatro ci- ♦♦♦

Chrysler ha cambiado radicalmente su monovolumen. El nuevo Voyager no llegará a España hasta final de año.

ESTOS SON SUS RIVALES

El Voyager nuevo se encontrará con una oferta muy variada. Desde el económico Serena hasta el lujoso Espace V6, hay coches para todos los gustos.



CITROËN EVASION

La unión hace la fuerza. El proyecto del monovolumen conjunto de los franceses Citroën-Peugeot con los italianos Fiat-Lancia es todo un éxito, se están vendiendo muy bien. El Citroën Evasion es el que resulta ligeramente más económico.



CHRYSLER VOYAGER

Pronto el modelo antiguo del monovolumen de la Chrysler pasará a la reserva. Es el menos versátil de los vehículos de estructura monovolumen. Las banquetas no resultan giratorias y ni siquiera se puede reclinar el respaldo. Pese a todo se viaja con comodidad.



FIAT ULYSSE

Es el primero de los cuatro hermanos que vio la luz. Desde el principio ha tenido una acogida favorable. Argumentos no le faltan. Quizás sea la postura al volante, de sensaciones muy parecidas a la de una berlina confortable, lo que más sorprenda.



FORD GALAXY

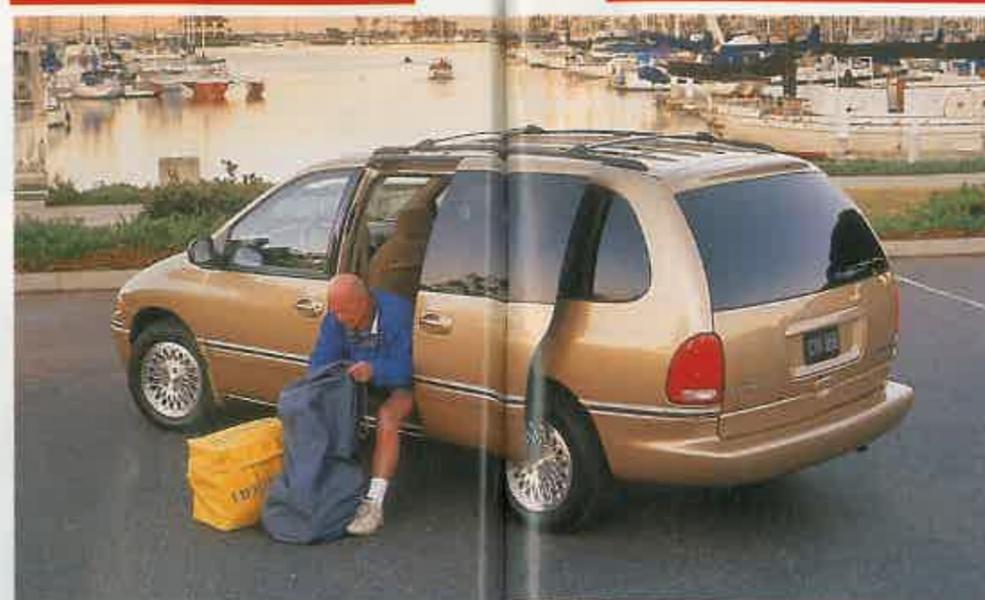
Será una de las novedades más esperadas del año. Siguiendo el ejemplo de la unión de los italianos con los franceses, el Galaxy es el fruto de la colaboración con el grupo alemán de Volkswagen. Su diseño presenta unas formas muy atractivas.



LANCIA Z

El cuarto hermano gemelo de la unión Fiat-PSA iniciará su comercialización a lo largo del año. El Lancia Z, a diferencia del Fiat Ulysse, está destinado a un público más exigente y selecto. Un equipamiento notable, una terminación esmerada y mayor precio marcarán las diferencias.

LO ULTIMO



lindros con culata de 16 válvulas, de nuevo diseño que con 2,5 litros desarrolla 150 caballos. Este motor sustituye ventajosamente a su predecesor. Además, un tres litros de 150 caballos previsto sólo para el mercado americano, un 3,3 de 158 caballos de seis cilindros en V y en lo más alto de la gama un V6 de 3,8 litros de capacidad que desarrolla 166 caballos. En Europa se montará en la fábrica austriaca de Graz la versión turbodiesel, semejante a la que actualmente se utiliza.

Al igual que ocurre en la actual versión, el nuevo modelo tiene versión larga y corta. La larga mide 5,07 metros, mientras que la corta se queda en 4,73 metros. La mejora de una sobre otra se centra en la capacidad de carga con las tres filas de asientos. En el nuevo modelo se han incorporado algunas soluciones

curiosas, tal y como la posibilidad de poder hacer deslizar los asientos desmontables sobre unas pequeñas ruedas.

Elementos tales como el sistema antibloqueo de frenos, el doble air-bag y una estructura capaz de absorber la energía de los choques más brutales, ponen la seguridad del nuevo Voyager a la altura de las normas más exigentes.

Cuando este modelo se comercialice se va a encontrar con un mercado muy competido. Durante este año se va a seguir vendiendo la actual versión del Voyager, pero se van a incorporar nuevos modelos. En primer lugar hay que destacar el buen inicio que han tenido los coches realizados en conjunto por el Grupo Fiat y Peugeot. En sólo tres meses en el mercado, el Citroën Evasion ha rondado las ♦♦♦



Los nuevos asientos del Voyager disponen de ruedas de forma que hasta un niño puede manejarlos.

MITSUBISHI SPACE WAGON

Es éste un vehículo atípico. Presenta una carrocería intermedia a caballo entre un familiar y un monovolumen. Por lo tanto el espacio interior no está tan bien aprovechado, de todos modos resulta una alternativa interesante para familias numerosas.



NISSAN SERENA

Mitad furgoneta mitad coche, los monovolúmenes ofrecen una forma de transporte distinta en donde el espacio es el protagonista. Es éste el monovolumen de mayor aceptación del mercado. Un precio y equipo mejor que el de sus rivales son la razón del éxito



PEUGEOT 806

Al igual que sus hermanos de proyecto, el 806 dispone de varias configuraciones para los asientos según necesidades. En su interior pueden viajar hasta ocho personas, rotar los asientos delanteros o improvisar una mesita abatiendo el respaldo de una butaca.



PONTIAC TRANS PORT

Cómodo, seguro y funcional, este monovolumen americano se diferencia sobre todo porque su precio es superior al de los otros. Pero también es superior el nivel de equipamiento de serie. Además, todos los asientos están formados por módulos individuales.



RENAULT ESPACE

Fue el primer monovolumen que llegó al mercado español y con él el interés por este tipo de modelos. A pesar de ello, el pionero ha conseguido mantenerse durante años en primera línea. Dispone de una fórmula práctica de asientos intercambiables.



VOLKSWAGEN SHARAN

Presentado en el pasado Salón del Automóvil de París, el Sharan presenta la misma plataforma que el Ford Galaxy. No obstante el diseño de la carrocería resulte de lo más futurista, como monovolumen no aprovecha al máximo las posibilidades interiores.





Chrysler ha conseguido mejorar las cotas de habitabilidad interior del Voyager al reducir considerablemente los voladizos. Ahora el Voyager resultará más capaz y su funcionalidad se verá incrementada con la adopción de una cuarta puerta lateral.



trescientas unidades, mientras que Peugeot y Fiat empezaban con menos impulso a la espera de la versión turbodiesel. Esta está prevista para el mes de marzo. Este segmento, dirigido hacia las familias, es especialmente sensible a las motorizaciones diesel, por lo que cabe esperar que, en cuanto Fiat, Citroën y Peugeot cuenten con este motor, las ventas sufrirán un notable incremento. Así mismo, la cuarta versión de este coche, el Lancia Z, iniciará su comercialización a lo largo del año, pero con unas expectativas algo más reducidas, ya que por su nivel de equipamiento cabe esperar una demanda ligeramente inferior. También el Mitsubishi Space Wagon va a disponer de un motor turbodiesel a partir de el próximo mes de abril. Las previsiones del importador apuntan hacia unas 500 unidades, fundamentalmente de la versión de gasóleo. No obstante, el

lanzamiento del año será el nuevo monovolumen desarrollado conjuntamente por Volkswagen y Ford que se fabrica en Portugal y que ya ha sido mostrado en el pasado Salón del Automóvil de París. El Ford Galaxi y el Volkswagen Sharan llegarán a los concesionarios a mediados de año. Su diseño resulta muy atractivo, aunque sus diseñadores no han apurado al máximo las posi-

MERCADO: UNA OFERTA EN ALZA	
Nissan Serena	5.209 unids.
Chrysler Voyager	2.141 unids.
Renault Espace	1.608 unids.
Pontiac Trans Sport	718 unids.
Citroen Evasion	292 unids.
Peugeot 806	133 unids.
Mitsubishi Space W.	96 unids.
Fiat Ulysse	32 unids.
Total 1994	10.229

bilidades de un monovolumen, ya que la altura interior es inferior a la de sus rivales más directos. Todavía falta por conocer algunos detalles definitivos.

Todo esto ha propiciado que las ventas de este tipo de coche se hayan incrementado por encima de las expectativas, aunque sin llegar a los niveles de otros países como Alemania o Francia, donde los monovolumen están de moda. En España el Serena domina, en gran parte gracias a su precio sin competencia, en parte debido a la exención en el pago del impuesto de matriculación. El actual Voyager ha desbancado al Espace que, a pesar de sus años en el mercado, mantiene vigentes sus argumentos para estar entre los más vendidos.

Sin duda alguna, durante este año y el que viene la lucha comercial será dura y el nuevo Voyager tendrá mucho que decir. ●

Ya sólo hay una persona que pueda decirte lo que debes hacer.



AHORA
Tú.

AHORA Micra.

En la vida uno debe descubrir qué es lo mejor para él. En los coches



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

sucede lo mismo, pero existen pistas. Por ejemplo, es preferible que tengan 16 V,

ABS, barras de protección lateral,

dirección asistida, elevavinas eléctricos, doble catalizador



y una versión con cambio automático (CVT).

Es preferible pagar sólo **1.090.000** ptas.*

Y es preferible disfrutar de 3 años de garantía y 3 años de asistencia gratuita en carretera.

Así es el Nissan Micra

Naturalmente tú tienes la última palabra.



AHORA
Nissan

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

FRENTE A FRENTE

SEAT IBIZA 1.4i CLX 5P.

VIRTUDES	DEFECTOS
Diseño atractivo	Rueda de repuesto de emergencia
Capacidad del maletero	Detalles mejorables
Aire acondicionado opcional	Motor ruidoso

PRECIO: 1.604.800 PTAS.

TAMAÑO o comportamiento? ¿Mayor potencia o solidez? ¿Más maletero o mejores acabados? ¿Aire acondicionado o un sencillo ventilador?... Si le gustaba el Ibiza y ahora se plantea comprar un Polo... Si le han dicho que los dos son iguales... Si no quiere volverse loco haciendo cuentas y si no tiene muy clara la respuesta a los primeros interrogantes, no estaría de más que continuase leyendo este informe en el que hemos intentado aclararle las cosas.

Hemos elegido dos versiones intermedias. En el caso del Polo (que es la novedad), la más equilibrada por motorización; en el caso del Ibiza la equivalente, por potencia, precio y equipamiento. Hemos preferido comparar carrocerías con cuatro puertas y portón trasero, variantes no tan atractivas como los modelos de tres puertas pero que demuestran ser mucho más prácticas cuando se tienen niños pequeños o se ocupan las plazas traseras habitualmente.

Despreciando la tendencia más reciente entre los fabricantes de aumentar el tamaño de los vehículos en general y de los utilitarios en particular, Volkswagen ha limitado la envergadura de su Polo que, aun utilizando la misma plataforma del Ibiza, es diez centímetros más pequeño que el Seat. Esto obviamente repercute en el espacio interior, que curiosamente ha sido aprovechado por Seat para aumentar la capacidad del maletero más que

Motor 16
Prueba

SEAT IBIZA 1.4 CLX 5P.



El Volkswagen Polo se fabrica en España, a tan sólo 400 kilómetros de Martorell, lugar donde nace el Seat Ibiza. Ambos comparten plataforma y un buen número de piezas, van dirigidos al mismo cliente, pero han elegido caminos bastante opuestos en cuanto a tamaño, potencia, equipamiento, política comercial... En cualquier caso, sea cual sea la elección, todo queda en casa.

VW. POLO 1.3 CONFORT 5P.

VW POLO 1.3 CONFORT 5P.

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento intachable	Prestaciones justas
Acabado de calidad	Imposibilidad de montar A/A
Postura de conducción	Acceso a plazas posteriores

PRECIO: 1.626.000 PTAS.



Todo queda en casa



El doble airbag en el Ibiza cuesta 90.000 pesetas. Los elevavinas eléctricos y el cierre centralizado se montan como opción en los concesionarios. Esta versión sí puede montar aire acondicionado.

otra cosa. Así pues, y aunque en el peor de los casos en el Ibiza se puede llegar a apreciar menos sensación de agobio, lo cierto es que si son cuatro los adultos que ocupan el coche, y encima son altos, en ambos modelos se notarán las mismas estrecheces, sobre todo en las plazas traseras. El maletero del Seat no sólo es algo más grande sino también más aprovechable. Los dos ofrecen sin sobrepeso en estos acabados el práctico respaldo partido y abatible por mitades asimétricas. En cuanto al acceso a las plazas traseras hay que destacar el menor ángulo de apertura de las puertas del Polo y un asiento trasero algo más adelantado que obliga a contorsionarse más el cuerpo para evitar el marco de la puerta.

En ambos modelos se encuentra fácilmente la postura más adecuada al volante, sea cual sea la estatura del conductor. En uno y en otro el volante y el asiento son regulables en altura y los mandos se encuentran ordenados de forma bastante lógica.

La fábrica de Volkswagen en Pamplona siempre ha superado los niveles exigidos de acabado para los coches que han salido de sus cadenas de montaje. De hecho, ya con el antiguo Polo los niveles de calidad igualaban, cuando no superaban, incluso a los de alguna marca de renombre. El mejor aspecto del nuevo Polo hace pensar que el rigor y la calidad cuando menos se han conservado y que además se han utilizado mejores mate-



La postura ideal al volante del Polo se consigue con facilidad. El maletero es más pequeño. El respaldo se abate por mitades.



Los asientos tienen un muelle muy firme que se agradece en viajes largos. La habitabilidad es ligeramente mejor que la ofrecida por el Polo. El acceso a las plazas traseras es más cómodo en el Seat.



Aunque la unidad de pruebas apenas llevaba equipo, también puede montar doble airbag, elevavinas y cierre centralizado. Los paquetes opcionales son innumerables. Lo único que no se puede instalar es el aire acondicionado.

riales. En Martorell, la fábrica de Seat cerca de Barcelona, se ha intentado seguir el mismo camino y no sería justo decir que no se ha conseguido. El nuevo Ibiza se encuentra a años luz del anterior modelo, los materiales son de mejor calidad y los ajustes casi perfectos... pero falta el casi. No podríamos decir ni dónde ni cómo ni porqué, solamente que aun compartiendo un buen número de piezas todo el salpicadero y utilizando prácticamente los mismos materiales, la sensación al volante del Polo es de mayor solidez y mejor acabado.

La política de equipamiento y opciones es radicalmente opuesta. Mientras que Seat ofrece el sistema tradicional de instalar opciones sobre un modelo base con amplia disponibilidad de unidades especiales. Volkswagen se ha arriesgado en una singular política de combinaciones modulares de dudosa eficacia comercial. Para empezar, y si no se

quiere decidir a lo loco, conviene llevarse la información que proporcione el concesionario a casa y estudiarla (en el más estricto sentido de la palabra) antes de tomar una decisión. Son no menos de 15 paquetes modulares para la versión de nuestra prueba, que se pueden mezclar consiguiendo en teoría un coche a gusto de cada consumidor.

En la práctica, y al menos en estos primeros meses de comercialización, los concesionarios suelen tener las combinaciones más solicitadas pero hay que esperar, si por ejemplo se quiere un Polo con unas opciones tan poco disparejadas como airbag o ABS y un color un poquito especial, entre uno y dos meses a ♦♦♦

la entrega del coche. Por otra parte, el aire acondicionado sólo está disponible de momento en la versión más potente, en los Polo de 75 caballos de potencia (los más vendidos hasta ahora por ese mismo motivo). Mientras que el Polo no cuenta con el motor Volkswagen que ahora lleva el Ibiza de esta comparativa (anunciado para el año que viene y potenciado hasta los 65 ó 70 caballos de potencia, ver Motor 16 nº 569) o se diseñe un sistema especial, la marca alemana ha decidido que los 55 caballos no son suficientes para que este sistema elemental en nuestro país, pueda ser utilizado en su modelo más pequeño. A estos niveles de acabados básicos Seat también tiene sus pegas. Los Ibiza CLX no pueden montar en opción ni cierre centralizado ni elevalunas eléctricos delanteros, sin embargo el concesionario se los monta gustosamente a cambio de desembolsar una elevada cantidad de dinero que puede superar sobradamente las 100.000 pesetas, frente a las 80.000 que cobra Volkswagen por las opciones montadas en fábrica.

El Polo se conduce mejor. El comportamiento del Polo siempre ha estado entre las referencias del segmento. Ahora dotado de mayor rigidez y con amortiguadores de gas, vías más anchas, estabilizadora delantera, eje delantero de nuevo diseño y nuevas caídas, el Volkswagen más pequeño se ha convertido, a pesar del mayor peso, en un vehículo noble, eficaz y con un aplomo difícil de igualar.

Sin contar con la rigidez del



Práctico asidero de puerta en el Seat.



Elementos más concentrados en el VW.



Arriba el práctico portaobjetos común a ambos modelos. Tanto el Polo como el Ibiza cuentan con respaldos traseros abatibles.

Volkswagen y esa solidez que transmite en general el coche, el Ibiza permite, a pesar de todo, una conducción decidida y segura, con un comportamiento no tan equilibrado pero sí superior al de otros modelos de la competencia.

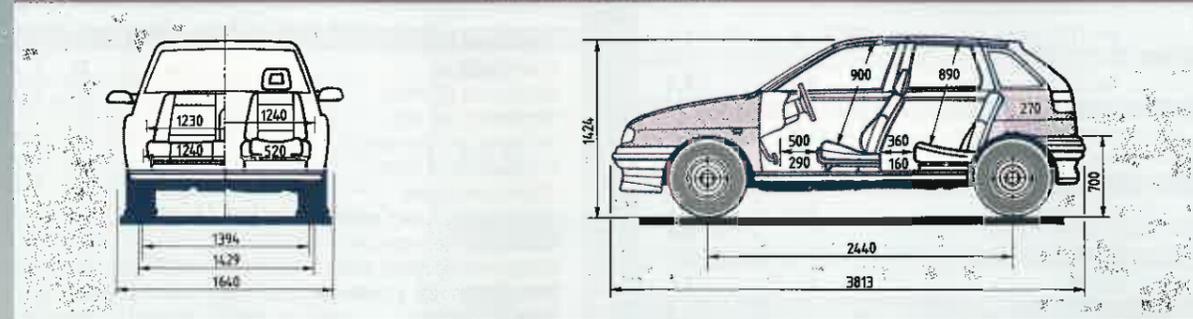
No están muy claras las razones por las que no se ha montado en el Polo el mismo motor del Ibiza 1.4 de origen Volkswagen y utilizado en el Golf. El caso es que al volante del Polo, y dado el estupendo chasis conseguido y el peso del conjunto (245 kilogramos más que un AX equivalente o 120 más que un Clio), se echa de menos algo más de potencia. Incluso se ha tenido que recurrir a unos desarrollos decisivamente más cortos en el VW para aprovechar hasta el último caballo de un motor voluntarioso pero en el que no ocurre ningún milagro. El Ibiza, sin ser un pura sangre, afronta un viaje largo con mejores perspectivas, sobre todo si por el camino abundan los repechos.

En el conjunto dirección-frenos-cambio, Volkswagen vuelve a dejar constancia de su buen hacer. No son diferencias brutales respecto al Ibiza pero están ahí y se aprecian desde el primer momento. La dirección es más directa y más precisa, el tacto de los frenos más modulable y el cambio más preciso y con menores holguras.

Aunque el Polo se enfrenta con cierta desventaja a un Ibiza algo más grande y más potente, lo cierto es que los dos modelos son alternativas reales para un mismo comprador y Volkswagen tuvo en su mano seguir los pasos del Seat. Con ♦♦♦



SEAT IBIZA 5P/ MEDIDAS



SEAT IBIZA 1.4i / FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.391 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 70,5 mm. Carrera: 78,7 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 60 CV(44 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 10,9 mkg (107 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Iny. electrónica monopunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

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: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,2 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: ABS opcional.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Eje de efecto direccional con brazos longitudinales.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de chapa de 5,5J x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 920 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 litros.

VW POLO 1.3 / FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.296 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76,5 mm. Carrera: 70,5 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 55 CV(40 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 10,2 mkg (100 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monomtrónica. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

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: 12,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 17,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 23,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,1 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: ABS opcional.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional con muelles helicoidales y amortiguadores de gas.

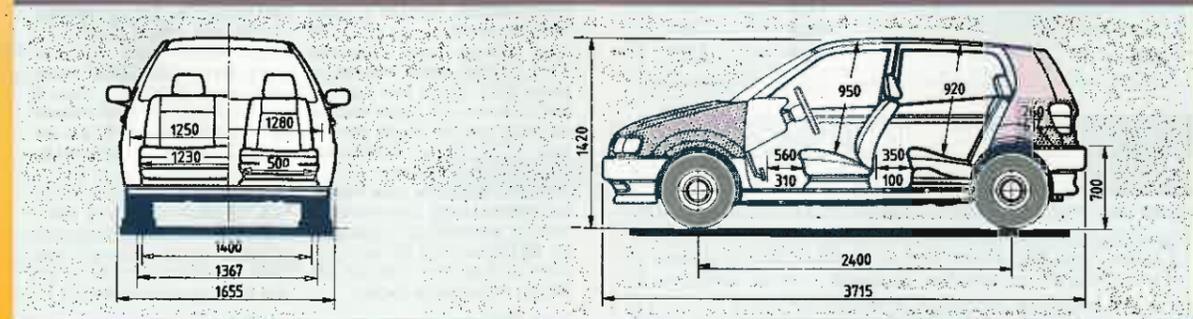
RUEDAS

Neumáticos: 175/65 R 13. Llantas de chapa de 5,5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 955 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 litros.

VOLKSWAGEN POLO 5P/ MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	IBIZA 1.4	POLO 1.3
CIUDAD		
A 21,1 km/h de promedio	8,1	8,5
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,3	5,7
En conducción rápida	8,5	8,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	7,0	7,5
A 140 km/h de crucero	8,5	8,4
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	7,1	7,6
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	615	545

PRESTACIONES

	IBIZA 1.4	POLO 1.3
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	157	151,3
ACELERACIÓN (seg.)		
400 m salida parada	19,4	20,6
1.000 m salida parada	36,8	38,8
De 0 a 100 km/h	16,2	18,0
Recorriendo (metros)	295	325
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,4	20,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,6	22,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,8	38,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,1	42,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,2	19,1
recorriendo (metros)	420	548
De 80 a 120 km/h en 5ª	19,5	26,3
recorriendo (metros)	544	750

FRENOS

Distancias de frenado	IBIZA 1.4	POLO 1.3
A 60 Km/h:	19,1	18,6
A 100 Km/h:	57,2	51,4
A 120 Km/h:	74,3	72,6

SONORIDAD

Medidas en Db	IBIZA 1.4	POLO 1.3
Al ralentí:	49,1	49,0
A 60 Km/h:	63,2	63,2
A 90 Km/h:	66,6	68,7
A 120 Km/h:	71,3	73,2
A 140 Km/h:	74,8	75,4
A tope	76,5	77,2

COMPRADOR

SEAT Fabricante: Seat S.A. Zona Franca. Calle 2ª N.º 1. 08040 Barcelona. Teléfono (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.274 puntos de asistencia en toda España. **VOLKSWAGEN Fabricante/Importador:** Volkswagen-Audi España, S.A. c/ de la Selva. Edificio Gémini. Polígono Mas Blau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. Teléfono (93) 402 81 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

IBIZA CLX: Aire acondicionado: 142.800 ptas. Pintura metalizada: 21.100 ptas. Techo deslizante: 54.300 ptas. Airbag de conductor y acompañante: 90.000 ptas. **POLO CONFORT:** Módulo PP5. Asientos delanteros deportivos, asiento posterior partido y abatible, asientos delanteros regulables en altura, dos apoyacabezas posteriores, combinación interior HE. 99.000 ptas. Techo solar con persiana y derivas: 83.000 ptas. Cierre centralizado y elevavinas eléctricos delanteros: 80.000 ptas. Paragolpes ampliado, intermitentes blancos y luces posteriores partidas y oscuras: 32.000 ptas. Doble airbag y volante airbag: 107.000 ptas. Airbag del conductor y volante airbag: 60.000 ptas. Faros antiniebla, retrovisores eléctricos y térmicos y difusores de limpiaparabrisas calentables: 52.000 ptas. ABS: 120.000 ptas. Preinstalación de radio con cuatro altavoces: 27.000 ptas. Pintura rojo flash: 17.000 ptas. Pintura negra: 29.000 ptas. Pinturas metalizadas y efecto perla: 50.000 ptas.

ADQUISICIÓN

IBIZA 1.4 CLX SP. D.A.	VW POLO 1.3 CL. 5P.
FINANCIACIÓN. Entrada mínima: 160.400 ptas. Plazos: 48 de 41.288 ptas. Precio final aplazado: 2.142.202 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 20,40 ptas/km. Coste financiero: 26,45 ptas/km. Coste por km. Total: 46,85 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 42.271 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 145.988 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.	FINANCIACIÓN. Ent. de mínima: 162.600 ptas. Plazos: 48 de 41.854 ptas. Precio final aplazado: 2.171.584 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 20,94 ptas/km. Coste financiero: 26,82 ptas/km. Coste por km. Total: 47,76 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 42.271 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 155.018 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

un tamaño mayor y el motor del Ibiza lo cierto es que el conjunto, por sus características, habría arrasado, casi sin ninguna duda, en el segmento.

Pero para eso Volkswagen ya tiene el Golf. Un acercamiento en tamaño sólo habría causado problemas a la marca. Conscientes de la cierta desventaja que les separa de la marca hermana, al menos en esta versión, los precios y el equipamiento de serie del Polo se han mantenido a niveles razonables y desde luego bastante competitivos, siempre limitándonos a esta versión frente a este Seat. A igualdad de equipamiento, el Polo 1.3 y el Ibiza 1.4 cuestan lo mismo, aunque si tenemos en cuenta los descuentos promocionales en vigor para el Seat e inexistentes para el Volkswagen... A la hora de elegir, la lógica inclina



La antena en el Seat Ibiza está situada en una posición no muy acertada.

más la balanza hacia Martorell. El Ibiza es un buen coche con un importante éxito en nuestro país, es más grande, con mayor maletero y más motor y además puede llevar aire acondicionado y después de echar cuentas siempre sale más barato que su competidor.

Pero ni mucho menos podemos descartar a la hora de la compra al pequeño Volkswagen Polo. Su aplomo en carretera en toda circunstancia, su riguroso acabado, su excelente imagen de marca, pueden llegar a enamorar perdidamente a quien no tenga pensado correr más ni cargar tanto porque simplemente cuando sale de viaje, lo hace con el «coche grande».

ANDRÉS MAS
FOTOS: JOSE A. DIAZ

BALANCE FINAL

MECÁNICA		
IBIZA	8	Se trata de un conjunto agradable con un motor que, sin ser un tiro, mueve al Ibiza con soltura. Al conjunto mecánico de frenos, dirección y cambio le falta algo de precisión.
POLO	7	Si no fuera porque le falta chispa en el motor y menos peso del conjunto, el Polo 1.3 sería un rival muy duro. Frenos, dirección y cambio ofrecen un funcionamiento irreprochable.
COMPORTAMIENTO		
IBIZA	8	Va muy bien pero le falta algo de rigidez. El aplomo del coche no está tan conseguido como en el Volkswagen. A ritmo alto y en carreteras viradas la carrocería se inclina más.
POLO	9	Si de siempre el Polo ha destacado por su excelente comportamiento, ahora que se ha mejorado la rigidez y las suspensiones se han revisado a fondo, el resultado es muy brillante.
RENDIMIENTO		
IBIZA	8	El conocido motor de origen Volkswagen que monta el Ibiza ya ha demostrado su eficacia en el Golf. Con menos peso y unos desarrollos adecuados, el rendimiento es el adecuado.
POLO	7	No se explica cómo no se ha utilizado el mismo propulsor. Con el peso del Polo, 200 kilogramos más que el anterior modelo, habría sido lo más lógico. Ya se trabaja sobre una variante.
CONFORT		
IBIZA	7	El equipamiento de serie es muy razonable, con dirección asistida y volante y asiento del conductor regulables en altura. Los asientos son duros pero se agradece. El A.A. es opcional.
POLO	6	Cuenta con peor puntuación por el espacio disponible en el maletero y por la imposibilidad de montar aire acondicionado. Lástima, porque es un utilitario muy cómodo.
CARROCERÍA		
IBIZA	8	Atractiva, aerodinámica, con un tamaño acertado y superior al de los competidores. Muchos fabricantes tienden a aumentar la longitud de sus utilitarios. Repercute en muchos aspectos.
POLO	7	Los técnicos de Volkswagen han limitado el crecimiento del nuevo Polo por, entre otras cosas, por problemas de competencia con el Golf. Sale ligeramente perjudicado frente al Ibiza.
ECONOMÍA		
IBIZA	8	Por la misma cantidad de dinero, Seat ofrece más coche, que no más kilos de coche. Más motor, más maletero, posibilidad de montar aire acondicionado... y también consume menos.
POLO	7	Puede beneficiarse de menos descuentos y gasta algo más. Algunas opciones también son más caras. Hay que valorar de todas formas el esfuerzo realizado en política de precios.
CONCLUSIÓN		
IBIZA	7,8	Se impone por lógica. Ofrece detalles de gran importancia en este mercado. Aire acondicionado, maletero, prestaciones...
POLO	7,2	A pesar de ofrecer una calidad de ejecución excelente y un comportamiento noble y eficaz, le pierden tamaño y motor.



Bindo, Ernesto y Ettore Maserati, herederos del fundador Alfieri, en la foto del fondo.

80 AÑOS DE MASERATI

LA MARCA DE NEPTUNO



Si el mediterráneo dios de los mares se decidiera a viajar por el continente, elegiría un Maserati. La mítica marca del tridente acaba de cumplir 80 años de historia, buen momento para recordar sus innumerables momentos de gloria.

UN ya lejano 14 de diciembre de 1914, cuatro hermanos, de los siete hijos de un maquinista ferroviario de Piacenza llamado Rodolfo Maserati, formaron la *Società Anonima Alfieri Maserati*. Estos emprendedores Maserati, nacidos todos ellos en Voghera (Pavia) donde había sido destinado el prolífico Rodolfo, se llamaban Alfieri, Ettore, Bindo y Ernesto. Simultáneamente y durante esos trágicos tiempos para la vieja Europa, Alfieri comienza a trabajar en la prestigiosa fábrica Isotta Fraschini.

Al finalizar la contienda, Alfieri, Ernesto y Ettore trasladan su pequeña oficina a la localidad de Ponte Vecchio. El hermano mayor, Carlo, que ya había demostrado sus grandes dotes de piloto y técnico arrastrando a sus hermanos a la pasión por el automovilismo, muere en accidente pilotando un Junior dejando a Alfieri al frente del proyecto. Proyecto que no tardó en materializarse bellamente dos años después en forma del primer Maserati construido: el Tipo 26, con 1.500 centímetros cúbicos y ocho ci-

lindros en línea. Esa misma temporada de 1916 el propio Alfieri, acompañado del mecánico Guerino Bertocchi, vencen la mítica Targa Florio en su flamante deportivo. Comienza entonces una imparable historia plagada de triunfos en la competición y admiración creciente hacia la marca.

El éxito no se hizo esperar para esta nueva marca que ganó rápidamente adeptos en España. Ya en 1924, el virtuoso Alfiero Maserati había vencido en el circuito donostiarra de Lasarte el Gran Premio de San Sebastián al volante de un Diatto 3000 superando a los Bugatti, Delage y Sunbeam. Fue precisamente la desaparición de la marca Diatto lo que decidió a Maserati a lanzarse a la producción de automóviles de carreras para otras marcas.

La pronta fama hizo que un año después del lanzamiento del Tipo 26, Maserati abriera su cartera de pedidos en Londres, Berlín, Buenos Aires y en nuestro país, siendo su primer importador don Joaquín Palacio, al que fueron consignadas 43 unidades del poderoso biplaza alimentado por un compresor.

Las décadas siguientes vinieron igualmente favorecidas por el tridente de Neptuno. Una época íntimamente ligada al piloto Luigi «Gigi» Villorresi, que entre 1936 a 1947 ganó 25 grandes premios y fue dos veces campeón de Italia. Su relevo sería tomado por el noble suizo Emanuel «Toulo» de Graffenried que, compitiendo entre 1937 y 1954 con un Maserati privado venció los grandes premios de Silverstone, Siracusa y Nürburgring.

Más tarde vendrían a sumarse otros nombres a la leyenda italiana, como Roy Salvadori, con victoriosas temporadas durante los 50 al volante del A6G CS y con el 250 F en Fórmula 1. Este piloto aún volvería a Maserati en el 67, como director del admirado equipo Cooper-Maserati, que significó el final de ♦♦♦



El campeón «Gigi» Villorresi no ha perdido su pasión a pesar de sus 85 años.



TIPO 6 CM VOITURETTE (175 CV)
Rarísimo coche de carreras de 1936.



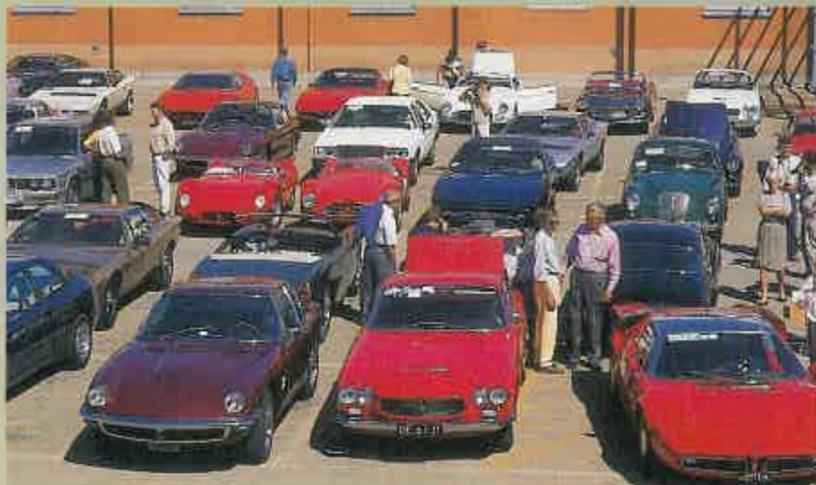
MISTRAL 4000 GTI
Emblema vivo de los deportivos en los años 60.



Fangio y Maserati, ganadores del G. P. San Remo 1949.



Arriba, un Tipo 26 M Tourer en Cortina d'Ampezzo; abajo, cinco décadas reunidas. La ocasión, el reciente encuentro internacional del 80º aniversario de la marca.



la competición para la marca, siendo sus últimas apariciones las de John Surtess en México (1966) y de Pedro Rodríguez en Kyalami (1967).

A los legendarios nombres anteriores habría que sumar el de Maria-Teresa de Fillipis la «Contessina», una piloto pionera que cosechó grandes admiraciones en los 40 y 50 inicialmente al volante de un Fiat Topolino, para llegar a pilotar con gran éxito el Maserati 250 F de gran premio y el A6G CS 2000 Sport, con el que quedó segunda en campeonato italiano de dos litros en el año 1955.

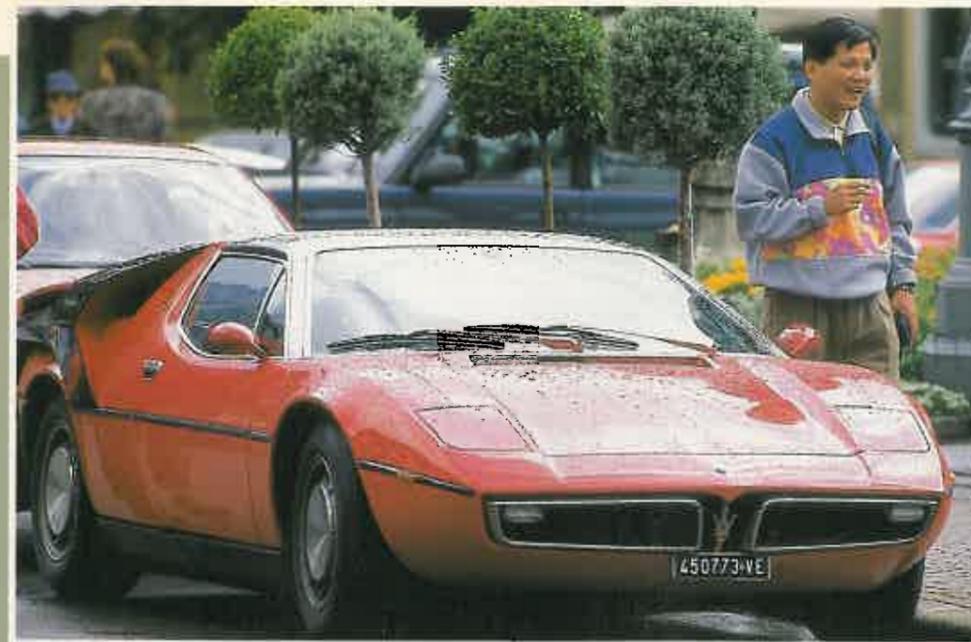
Pero cuando Maserati alcanzó definitivamente el olimpo fue en 1957. Juan Manuel Fangio conquista para la marca el mayor galardón automovilístico: el título de campeón del mundo de Fórmula 1. Giulio Alfieri, el técnico que diseñó el monoplaza, sería ya siempre fiel a Maserati a pesar de retirarse ésta de la competición.

Los Maserati siempre supieron más de técnica y pilotaje que de empresas por lo que, a partir de los problemas financieros de 1937, ceden la firma a la familia Orsi de Módena, a donde se traslada la factoría. Los Orsi, padre e hijo, marcarían desde entonces el rumbo de la producción. Llegaron los años dorados de la marca en la comercialización de bellos gran turismo de oníricos nombres. Mistral, Sebring, Ghibli, Indy..., precedieron a una obsesión de Omer Orsi, que impuso a su padre un ambicioso proyecto que se hizo realidad en 1963 bajo el nombre de Quattroporte, una berlina deportiva que cambió el curso de la historia Maserati.

Otro punto de inflexión en la marca llegó en 1968, cuando Adolfo y Omer Orsi abandonan Maserati cediéndola a la Citroën, en pugna con De Tomaso para hacerse con la legendaria firma. El trabajo del fiel Giulio Alfieri es aprovechado por la marca francesa, proyectando el revolucionario motor del SM, buque insignia de la gama Citroën. ♦♦♦



Giulio Alfieri, el fiel ingeniero jefe de la marca desde 1953 a 1975.



BORA PROTOTYPE
Diseñado por Giugiaro en 1971, con un motor V8, 4700 c.c., 310 CV y 280 kilómetros por hora.

GHIBLI SPIDER
Una de las más bellas realizaciones de Maserati de los años 70, ya alejada de la competición.



COUPÉ A6 G (1955)
Recibió el primer premio en el concurso de elegancia durante el rallye conmemorativo Cortina d'Ampezzo-Riccione-Imola-Módena.



Wilbur Shaw, ganador de Indianápolis en 1939 y 1940.



La catedral de Módena asiste impasible al paso de un Ghibli Spider, un 3500 GT y un México 4.2. Abajo, AG 6 Spider Frua durante el concurso de elegancia.



Llegan los tiempos modernos, Giugiaro diseña el futurista Bora, presentado en 1971 durante el Salón de Ginebra.

Pero 1975 trae una nueva crisis y Maserati vuelve a pasar de manos, esta vez a De Tomaso, que salvó a la marca de la debacle antes de caer gravemente enfermo. Aparece el Biturbo, precediendo a una larga serie de modelos a cada cual más espectacular y entre los que destacaron el Valletunga o el Pantera.

Ya en los últimos años, la todopoderosa Fiat absorbió la pequeña fábrica de sueños con ruedas. Eugenio Alzati fue nombrado el año pasado nuevo director general de Maserati y recibió el difícil encargo de hacer perdurar la leyenda en estos desapasionados y mercantilistas tiempos.

El estado actual de la empresa se debate entre una injusta depreciación de su prestigio y los proyectos futuros. Los anteriores recortes presupuestarios dañaron mucho facetas tan importantes como la atención al cliente, llevando a una inevitable pérdida de ventas.

Ahora, gracias al cambio de rumbo impuesto por Alzati, las cosas han cambiado. El cliente es el objetivo primordial de la marca en estos tiempos y ésta proclama con orgullo ser la única en ofrecer un motor capaz de rendir 152 caballos por litro de cilindrada, el poderoso V6.

Con tres modelos en producción, Shamal, Ghibli y Quattroporte, se espera un Spider con motores de cuatro válvulas por cilindro de hasta 305 caballos de potencia máxima. Recientemente, la Maserati alcanzó los 50.000 coches producidos, un elevadísimo número para tan artesanal forma de construir supercoches de calle. Una cifra que avala, sin duda, la continuidad del tridente de Neptuno rodando sobre las carreteras terrestres.



Emanuel «Toulo» de Graffenried con el director de Maserati, Eugenio Alzati.

**JUAN LUIS SOTO
FOTOS: HANS KARL LANGE,
ROB BOX Y ARCHIVO MASERATI**



COUPÉ ZAGATO

Desde los Estados Unidos llegó este mítico modelo a la concentración de los 80 años de Maserati.

KYALAMI (1981)
El sello deportivo en el diseño de los coches seguía absolutamente vivo a pesar del paso del tiempo. Buena prueba de ello es este precioso coupé.



3500 GT TOURING MILANO

Los años 50 dieron todo el esplendor a la marca italiana. El GT Touring Milano de fe de ello. Es del 59.



ASTON MARTIN LAGONDA VIGNALE

ELEGANCIA POSMODERNA

Vignale ha hecho una interpretación del Aston Martin Lagonda en clave posmoderna. Se trata de un coche de superlujo que ya forma parte del club de los coches de ensueño. Se fabricará en serie limitada dentro de un año.





Una mezcla de
estilo «art
nouveau» con
toques
posmodernos
personalizan el
salpicadero.

Si la mejestuosidad de un Rolls Royce puede parecer obsoleta y la gama alta de Mercedes y BMW no satisface el deseo extremo de exclusividad, sólo quedan dos oportunidades en la élite de los Gran Turismo: echar una mirada al Bugatti EB 112 o dejarse atrapar por el embrujo de la be-

lleza posmoderna que adorna el Aston Martin Lagonda interpretado por Vignale. Desde el preciso momento de su presentación en el Salón de Ginebra de 1993, el futuro del Lagonda Vignale parecía estar ligado a un recorrido sin fin por los varios salones del automóvil. Su exclusividad y acabado altamente arte-

sanal parecían ser el gran impedimento para su construcción en serie limitada; de hecho, con ocasión de la presentación, el presidente Walter Hayes comentó: «No tenemos un firme programa de producción del Lagonda Vignale; por el momento interpretamos su presencia como una base de investigación y estudios estéticos



El salpicadero con
forma cóncava, en
madera vetada,
es una prueba
más de
creatividad.

para algo muy exclusivo». Sin embargo, un año más tarde el futuro de tan hermoso automóvil se encuentra en el prelude de convertirse en una realidad que tomará forma de serie exclusiva y limitada en este final de siglo.

Al preguntar a Vignale cuál es el criterio que le ha llevado a tan insólita crea-

ción, fue contundente y preciso en la respuesta: «Mi Lagonda es el ejemplo de un coche posmoderno cuya estética se puede calificar de clásica moderna».

Vignale entiende por clásico el concepto estético aplicado al techo, a la forma del capó y el maletero, así como al gran diámetro de las ruedas. En contrapo-

sición, define moderno el criterio con que se han diseñado las llantas, los intermitentes alargados y anatómicos a la carrocería, la interpretación de la parrilla conjugada con los faros y, sin lugar a dudas, por el estudio de las formas de todos los componentes del habitáculo. Todo esto no es el resultado de un delirio de



Vignale define a
este coche como
un clásico
moderno que
ostenta un estilo
singular.



creación estética, sino el resultado de haber dado comienzo al proyecto con una encomienda bien concisa: realizar una interpretación del Lagonda sin compromisos y enfocada a crear el máximo del confort, de las prestaciones, del lujo y de la majestuosidad en función del criterio GT en toda su amplitud.

El Lagonda Vignale se construyó en el departamento de Ford Town Car de Detroit y posteriormente fue retocado en las dependencias del carroceros Ghia, donde se hicieron los remates esenciales de la fabricación.

El primer prototipo no se hizo sobre las bases técnicas del Aston Martin, sino

que se estructuró el chasis sobre un perímetro tubular de acero al que se incorporaron los diferentes paneles de chapa de aluminio hasta terminar la estructura deformable del bastidor. En un primer tiempo se contempló la posibilidad de utilizar la base del chasis del Jaguar, con lo cual se preguntó a Ghia la posibilidad de cambiar el diseño del Lagonda Vignale y convertirlo en un coche más corto, algo más estrecho y más bajo. Al final, se recurrió a la idea original de un chasis a la medida.

Para el primer prototipo se recurrió a un motor Jurassic V8, aunque la carrocería estaba hecha en fibra de carbono y otros materiales plásticos. Por el contrario, los técnicos de Aston Martin, en colaboración con los de Ford, optaron por equipar al Lagonda Vignale con el mismo motor Ford de doce cilindros en V que se destinó al Aston Martin DB7 y que se presentó en el Salón de Turín.

Este poderoso propulsor atmosférico de seis litros de cilindrada, 12 cilindros y 48 válvulas, es capaz de desarrollar más de 400 caballos de potencia, con dotes de elasticidad y adaptabilidad relevantes. Todo ello respaldado por una excelente gestión electrónica que corrobora el confort de marcha tan cuidado en el Lagonda de Vignale. Junto a esto, se ha recurrido al mismo cambio automático de Aston Martin y a bastantes componentes derivados del DB7, como los frenos, parte de las suspensiones, diferencial, etc.

Si el aspecto exterior del Lagonda Vignale representa un hito de ele-

gancia, logrado a base de un exhaustivo ejercicio de líneas armoniosas conjugadas con un buen gusto indiscutible; representa también un estudio de aerodinámica perfectamente equilibrado con la más acertada pincelada de clasicismo y finura. Sin embargo, el toque posmoderno, la originalidad y el lujo alcanzan su vértice en el preciso momento en que se pulsa esa diminuta manilla que cada puerta tiene integrada en el perfil lineal de la carrocería.

Los asientos forrados de un cuero color beige y de incomparable suavidad, infunden al Lagonda Vignale el aspecto de salón colonial británico donde el lujo está en función del confort. Frente a ellos, un insólito salpicadero cóncavo de madera entintada en color gris antracita, cuyo veteado concéntrico parece enmarcar el estilo Art Nouveau de los relojes indicadores que lucen un impoluto cuadrante blanco con las manecillas negro mate. La

funcionalidad de todos ellos está supeditada a la estética en primer lugar, sin por eso carecer de una gran exactitud ni de las lecturas necesarias para tener el control total de las funciones activas del coche. La estética posmoderna no sólo remata los extremos del salpicadero con dos semicilindros aleteados, sino que se prolonga hasta los pedales donde destacan formas del mismo estilo.

Otro detalle de gran sofisticación es el mando para la regulación de los asientos y sus relativos respaldos, dotados de toda clase de regulaciones y memoria para volver a situar el asiento en la perfecta posición que corresponde a cada usuario habitual.

Como se ha dicho en un principio, el Lagonda Vignale entrará en fase de fabricación en un plazo no superior a dos años y, sobre el precio, sólo se puede especular o soñar; cualquiera de las dos cosas valen. Sus elevadas prestaciones refuerzan y complementan la filosofía estética posmoderna del Lagonda Vignale, que destaca entre los fuera de serie por ser el único coche que responde a esa clase de belleza. Sin lugar a dudas, y sin conocer los planes de comercialización de Aston Martin y de Ford, este automóvil ha nacido bajo la estrella de los coches de ensueño reservados al capricho millonario que descansa en la penumbra de las colecciones. ●

GIGI CORBETTA
FOTOS: G. PERINI



Vignale ha interpretado así la parrilla y los faros del Aston Martin Lagonda.

Seda, lana, cuero y otros materiales nobles son los elementos empleados en la decoración del maletero.



OPEL

OFERTAS
Corsa:
 100.000 pesetas de descuento.
Astra (excepto Cabrio):
 150.000 pesetas de descuento.
Vectra:
 260.000 pesetas de descuento.
Calibra:
 200.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
E 220 Coupé	7.089.000	2.199	150	210	10,6	10,0	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 320 Coupé	8.581.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 220 Cabriolet	8.460.000	2.199	150	210	10,6	9,7	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 320 Cabriolet	10.687.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 200 Familiar	5.968.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 220 Familiar	6.348.000	2.199	150	198	10,8	10,4	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 280 Familiar	7.170.000	2.799	193	218	9,1	12,4	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 4 Matric Familiar	9.114.000	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 320 Familiar	8.114.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 200 D	4.897.000	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D	5.607.000	2.497	113	176	16,5	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D Turbo	6.262.000	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D	6.175.000	2.996	136	190	13,7	8,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo	7.105.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo 4 Matric.	8.586.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 250 D Familiar	6.176.000	2.497	113	176	16,5	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 308 D Familiar	6.729.000	2.996	136	190	13,7	8,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo Familiar	7.714.000	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
E 300 D Turbo 4 Matric Fam.	9.124.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536	Serie
S 280	8.810.000	2.799	193	220	10,8	13,3	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 320	10.475.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 320 Largo	10.880.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420	12.495.000	4.196	279	250	7,6	13,7	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420 Largo	12.990.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500	13.315.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500 Largo	13.970.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600	19.610.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600 Largo	20.375.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 350 D Turbo	9.270.000	3.449	150	187	12,7	10,3	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420 Coupé	15.475.000	4.196	279	250	7,6	13,7	506,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500 Coupé	16.495.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600 Coupé	22.900.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 280	11.920.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	Serie	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 320	13.475.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 500	16.448.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 600	21.395.000	5.987	394	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	Serie	353.024	158.080
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	Serie	353.024	158.080
GE 230 SW Largo	6.895.136	2.298	126	145	17,1	15,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080
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	Serie	353.024	158.080
GE 230 Cabrio	6.077.184	2.298	126	145	17,7	15,2	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 300 Cabrio	6.899.824	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 300 D SW Corto	6.562.824	2.996	113	138	22,0	13,7	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080
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	Serie	353.024	158.080
GE 300 D SW Largo	7.183.200	2.996	113	138	23,5	13,8	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 350 DT SW Largo	8.261.664	3.449	136	145	16,0	13,5	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 300 D Cabrio	6.584.928	2.996	113	138	22,0	13,7	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 350 DT Cabrio Aut.	7.620.096	2.996	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080

NOTA: Los Mercedes de la clase C están disponibles con cuatro niveles de terminación: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Esprit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobrecoste de 233.856 ptas. y de 473.088 ptas. respectivamente. El acabado «Esprit» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás garniciones en color gris. El tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye falcones delantero, trasero y listones laterales antirroce en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros biométricos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, garniciones 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 elevallunas 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, para golpes y listones antirroce del mismo color de la carrocería, faros y pilotos similares a los de las versiones Elegance, interior en negro y asientos y volante de corte deportivo.

MITSUBISHI

Colt 1.800 GLXi	2.325.000	1.597	113	190	9,8	7,7	399,5	175.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.000 GLSi 16V 4p	2.994.220	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000	Serie
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.734.220	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000	Serie
Galant 2.000 GLSi 16V 5p	3.044.220	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.000 V6 24V 5p	3.784.220	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Eclipse GS 16V	3.434.220	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Space Wagon 4WD	8.628.420	2.972	285	250	5,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Space Wagon 2.000 GLXi	3.200.000	1.997	133	185	11,2	9,6	451,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.090.000	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.485.500	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Corto Lujo	3.863.920	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.863.920	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto Lujo	4.611.389	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI 2.8 GLS Corto	5.218.500	2.835	125	150	16,1	12,1	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.863.920	2.972	150	180	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto Lujo	4.667.319	2.972	150	180	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 3.5 GLS Corto Lujo	5.666.500	3.497	208	185	9,5	15,1	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	4.101.920	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Largo	4.617.245	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI 2.8 GLS Largo	5.794.500	2.835	125	150	16,1	12,1	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	4.617.245	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo Lujo	5.610.421	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mont. 3.5 V6 GLS Largo Lujo	6.370.500	3.497	208	185	10,5	15,4	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1800 IE Cat 2A	5.952.279	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	6.175.501	1.996	140	195	7,5	10,0	390,0	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 3.5 EFI	7.638.056	3.947	191	210	5,8	11,8	396,0	88.500	Serie						

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
--------	-----	----	----	----	-------	-------	-------	----	---------	--------	--------	--------	-----	---------	--------



PEUGEOT

OFERTAS
106:
 Descuento de 85.000 pesetas
Financiación 106:
 También se ofrece una financiación especial en la cual no se paga la primera mensualidad hasta el tercer mes.
205:
 Descuento de 80.000 pesetas.
306 XN 1.4 3p:
 Descuento de 200.000 pesetas.
306 (

TELEFONOS DE EMERGENCIA

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel. (900) 12 35 05

CAMPSA
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel. (91) 742 12 13

ADA
Tel. (900) 10 08 99

AHSA
Tel. (91) 259 46 05

DYA
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel. (91) 441 33 44

RACE
Tel. (91) 593 33 33

RACC
Tel. (93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel. (91) 654 40 11

AUDI
Tel. (900) 13 21 32

BMW
Tel. (900) 10 04 82

CITROËN
Tel. (91) 519 13 14

FIAT
Tel. (91) 519 16 16

FORD
Tel. (900) 14 51 45

HONDA
Tel. (900) 30 80 80

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MAZDA
Tel. (91) 597 21 25

MERCEDES BENZ
Tel. (91) 441 41 77

OPEL
Tel. (900) 14 21 42

PEUGEOT-TALBOT
Tel. (900) 44 24 24

RENAULT
Tel. (91) 556 39 99

ROVER
Tel. (900) 11 61 16

SEAT
Tel. (900) 35 03 50

SKODA
Tel. (900) 25 02 50

TOYOTA
Tel. (900) 33 03 30

VOLKSWAGEN
Tel. (900) 10 02 38

54 / **Motor 16**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Astra 4p GLS 1.6i 16V	2.356.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 4p GLS 1.6i Aut.	2.451.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 4p GL 1.7 DTL	2.156.000	1.700	68	164	16,0	6,2	423,9	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 4p GL 1.7 TD	2.292.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 4p GLS 1.7 TD	2.479.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.4i	1.985.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.6i 16V	2.421.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GLS 1.6i 16V	2.308.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GLS 1.6i Aut.	2.403.000	1.598	100	183	12,5	8,5	405,1	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.6i Cam.16V	2.223.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
Astra 5p Club 1.6i 16V Cam.	2.616.000	1.799	115	195	10,0	8,4	427,8	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.7 DTL	2.108.000	1.700	68	164	16,0	6,2	405,1	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.7 TD	2.244.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GLS 1.7 TD	2.431.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.7 TD Caravan	2.386.000	1.686	82	168	14,5	6,5	427,8	-	32.000	(2)	(2)	Serie	166.000	60.000	Serie
Vectra 4p Merit 2.0i	2.515.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	168.000	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 4p Sport 2.0i 16V	3.285.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 4p CDX V6 2.5i	3.819.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 4p CDX V6 2.5i Aut.	4.011.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 4p GL 1.7 TD	2.749.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 4p Merit 2.0i	2.602.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	168.000	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 5p Sport 2.0i 16V	3.352.000	1.998	136	210	9,5	8,3	435,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 5p CDX V6 2.5i	3.906.000	2.498	170	233	7,8	9,7	435,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 5p CDX V6 2.5i Aut.	4.098.000	2.498	170	233	8,0	9,8	435,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 5p GL 1.7 TD	2.836.000	1.698	82	176	14,5	6,0	435,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Callibra 2.0i	3.527.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Callibra 2.0i 16V	3.640.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Callibra 2.0i 16V Aut.	3.690.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Callibra 2.5i V6 24V	4.058.000	2.498	170	237	7,6	9,6	449,2	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Callibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.740.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega 2.0i 16V	3.879.000	1.998	136	210	11,0	9,2	479,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega CD 2.5i V6	4.610.000	2.498	170	223	9,5	9,9	479,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega CD 2.5i V6 Aut.	4.820.000	2.498	170	218	11,5	10,1	479,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega MV6 3.0i V6	5.633.000	2.962	211	240	8,8	10,7	479,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega MV6 3.0i V6 Aut.	5.843.000	2.962	211	230	9,8	10,9	479,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega 2.5 TD	4.272.000	2.497	130	200	12,0	7,9	479,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega 2.0i 16V Caravan	4.037.000	1.998	136	202	11,5	9,4	482,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega CD 2.5i V6 Caravan	4.768.000	2.498	170	215	10,0	10,0	482,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Omega 2.5 TD Caravan	4.430.000	2.497	130	195	12,5	8,0	482,0	-	60.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Front 3p Sport 2.0i T. Lona	2.780.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	43.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Frontiera 3p Sport 2.0i	2.831.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	43.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Frontiera 3p Sport SE 2.0i	3.008.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	43.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Frontiera 5p 2.4i	3.309.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	205.000	43.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Frontiera 5p 2.3 TD	3.518.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0	205.000	43.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Monterey 3p RS 3.2i V6 24V	4.561.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Monterey 3p RS 3.1 TD	4.417.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Monterey 5p LS 3.2i V6 24V4	4.510.000	3.165	177	170	11,5	15,5	454,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Monterey 5p LS 3.1 TD	4.346.000	3.059	114	150	16,6	11,2	454,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)

Nota: Opción (1): Paquete Eléctrico que incluye elevavolantes eléctricos delanteros y cierre centralizado: 59.000 ptas. Opción (2): Paquete Eléctrico que incluye elevavolantes eléctricos y cierre centralizado: 76.000 ptas. Opción (3): Paquete Exclusivo que incluye aire acondicionado, airbag para el conductor y radiocasete estéreo SC303: 250.000 ptas. Opción (4): Paquete Seguridad que incluye ABS y Airbag para el acompañante: 169.000 ptas. Opción (5): Paquete Óptico que incluye llantas de aleación, neumáticos 185/55 R 15, faros antiniebla delanteros y volante de cuero: 79.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
106 Kiz 1.0 3p	1.205.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
106 Midnight 1.1 3p	1.435.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
106 Long Beach 1.4 3p	1.465.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	-
106 XT 1.4 3p	1.850.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	Serie
106 Rallye 3p	1.639.000	1.294	100	190	9,3	8,3	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
106 X5 1.6 3p	1.669.000	1.587	90	180	10,4	7,3	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	Serie
106 X5i 1.6 3p	2.054.000	1.587	105	195	10,0	8,2	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	Serie
106 XSD 1.1 3p	1.270.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
106 Midnight 1.1 5p	1.500.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
106 Long Beach 1.4 5p	1.530.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	-
106 XT 1.4 5p	1.915.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	Serie
106 XND 1.5 3p	1.524.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	-	-	-	-	-	-
106 Long Beach 1.5 D 3p	1.536.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	-
106 Midnight 1.5 D 3p	1.598.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	-
106 XND 1.5 5p	1.589.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	-
106 Long Beach 1.5 D 5p	1.601.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	-
106 Midnight 1.5 D 5p	1.663.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	25.600	Serie	Serie	Serie	168.000	60.100	-
106 XTD 1.5 5p	1.937.000														



MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8 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 RSI 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 RTI 1.8 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Bev. 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	1990	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6 V	2120	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R21 TS	1200	1020	920	820	700
R21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R21 TAE	1700	1440	1330	1160	990
R21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R21 TX i	1840	1570	1410	1260	—
R21 GTI	1720	1460	1320	—	—
R21 2 L Turbo	2490	2110	1920	1720	1390
R21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R21 Turbo D	1590	1350	1220	1090	930
R21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R21 Nevada TAE	1760	1500	1350	1200	1030
R21 Nevada TAE Fam.	1740	1470	1330	1190	960
R21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R25 GTX	—	—	—	—	—
R25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R25 TX i	—	1980	1670	1510	1340
R25 V6 i	—	2310	1970	1770	1580
R25 V6 i Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2880	2610	2320
R25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TAE	—	2180	1850	1670	1410
Espace TAE Quadra	—	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	—	2530	2190	1970	—
Espace RT Quadra 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

ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	560	—	—
111 L 5p	780	660	600	—	—
114 S 5p	860	750	680	—	—
114 S 5p	960	730	660	—	—
114 SL 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTI	1080	910	830	—	—
214 S	1100	940	850	770	—
214 GS	1280	1080	980	890	—
216 S	—	—	—	470	420
216 Sprint	—	—	—	500	450
216 SE/FEH	—	—	—	580	420
216 Vitesse	—	—	—	860	580
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GTI 3p/5p	1550	1310	—	—	—
220 GTI 3p/5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1060	980	—	—
416 GSi	1370	1160	1050	—	—
416 GTI	1400	1180	1090	—	—
420 GTI	1560	1320	—	—	—
820 Si	—	1380	1220	1050	890
820 Si Nuevo	2330	1980	—	—	—
827 Sterling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	—	340	290
Metro MG	—	—	—	420	340

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

SAAB

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 1.6V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 1.6V	—	—	—	1070	920
900i 1.6V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
900i 1.6V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000 CDI 1.6V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2600	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000 CD T 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3300	3320	2800	2140	1800

SEAT

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella i, Playa Spa, y Jun	430	340	290	240	200
Marbella XL GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc.Str. y Spc 0.9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	350
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	580	520	440	380	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	390
Ibiza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	430
Ibiza SW 1.5 3p	790	710	590	540	490
Ibiza Disc.Spc.Str 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc.Spc.Str 1.2 5p	640	580	480	440	380
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Ibiza GLX 1.2 5p	720	650	550	500	420
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	660	590	500	440	380
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	590	530	440
Ibiza Inyección 5p	810	730	610	550	500
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GL y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GL y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L, GL Touring 1.2	—	520	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L, GL y Bn y Tour 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	360	280
Malaga GLD y GLXD	—	680	510	400	310
Toledo 1.6 CL	1080	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1000	900	—	—
Toledo 1.8 GL	1210	1030	930	—	—
Toledo 1.8 GLX	1320	1120	1010	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GL	1410	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GLX	1450	1240	1116	—	—
Toledo 2.0 GT	1600	1380	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 1.6V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1350	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	1490	1300	—	—
Toledo 1.9 D CL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 D GL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1400	1190	1070	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1520	1300	1170	—	—

SKODA

MODELO	93	92	91	90	89
130 GL	—	300	280	230	210
136 Favorit	—	400	360	320	280
136 Rapid	—	390	350	320	280
Favorit GLX	680	—	—	—	—
Favorit S Line	710	—	—	—	—
Favorit B Line	730	—	—	—	—
Forman GLX	750	—	—	—	—
Forman S Line	780	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 1.6V Sedan	1440	1300	1100	—	—
Legacy GL 1.8 1.6V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo AWD	2390	2000	1780	—	—
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1250	—	—
Legacy GX 2.2 SW AWD	1960	1630	1450	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020	—	—	—

SUZUKI

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

TOYOTA

MODELO	93	92	91	90	89
Celica 1.6	—	—	1420	1140	1030
Celica 2.0 GT	—	—	1620	1310	1170
MR2	—	—	1660	1410	1270
Supra 3000	—	—	2240	1900	1710
Supra Targa	—	—	2340	1990	1790
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Targa Turbo	3370	2860	2580	—	—
Camry	—	—	1140	970	880
Corolla 1.6	—	—	1190	1070	—
Celica 2.0 GTI	2330	1980	1790	—	—
Celica Turbo 4x4	2750	—	—	—	—
Carina XU 1.6	1610	—	—	—	—
Carina GLJ 2.0	1800	—	—	—	—

VOLVO

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	500	450	340	260
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 C y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic C 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bal 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	960	810	740	680	580
Polo Coupé GT 90	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1460	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 90 GTI 3p	1740	1490	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf CLD 3p	1330	1140	—	—	—
Golf GLTD 3p	1600	1370	—	—	—
Golf GTTD 3					



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, coche como parte pago. Tel: 605 49 68.

PARTICULAR vende Toyota Celica 2.0 GTi. M-LH. 40.000 Kilómetros. 1.500.000 pesetas. Tel: (91) 575 31 20.

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

ATENCION Auto Exclusiv Alemania, con agencia en Barcelona, con 40 coches en stock. Todoterreno y turismo. Americanos, alemanes, japoneses. Todos 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 perfecto estado. Tel: (93) 410 73 13. Fax: (93) 410 72 31.

¡COMPRAMOS! Polo, Corsa, Fiesta, Punto. Nuevos y alquiler, máximo 2 años. Tel: (93) 410 73 13. Fax: 410 72 31.

CITROËN XM 2.0. FE. 1.800.000 ptas. Facilidades de pago. Tel: (91) 605 49 68.

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

GOLF GTI Cabriolet. Momo, Recaro, Alpina, tapicería exclusiva piel Benetton. Precio: 1.450.000 pesetas. Facilidades de pago. Teléfono: (91) 605 49 68.

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

¡MULTAS! Posible cancelación. En toda España. Consúltenos. Multafric. Tel: (968) 64 11 59. Fax: (986) 64 11 78.

ESCARABAJO 1302 plateado. Muy buen estado. Precio: 500.000 ptas. Tel: 775 25 78. Nando.

VENDO Nissan Máxima 30i V-6. Climatizado, tempomat, cinturones automáticos. Automático overdrive, suspensión eléctrica 3 posiciones, equipo estéreo, full, versión USA, a matricular, año

92, champán metalizado, 28.000 Km. 2.500.000 ptas. Tel: (974) 42 80 11. Fernando.

VENDO Mazda MX6 turbo, versión USA, perfecto, a matricular, gris plata, climatizado, techo eléctrico, equipo estéreo, suspensión electrónica 3 posiciones, manual, tempomat, FE. Precio total: 1.950.000 ptas. Tel: (974) 42 80 11. Fernando.

VENDO Opel Calibra 2.0 16V. B-LY, impecable, siempre en garaje. Neumáticos Dunlop, amortiguadores Konie, tubo escape de doble salida, nuevos. Tel: (93) 381 01 60. Miguel.

PARTICULAR Scorpio Cosworth 195 CV. 2 años, automático, cuero, techo, asientos delanteros (calefactables) y tra-seros eléctricos. Impecable. 2.850.000 ptas. Tel: (976) 23 59 30.

PARTICULAR Renault Clio Baccara. Año 92, impecable. 1.450.000 ptas. Tel: (976) 23 59 30.

FERRARI 348 TS. Año 92, impecable, 8.000 Km. Tel: (95) 412 46 00. Srta. Mari Jose.

MITSUBISHI Eclipse 16V, 150 CV. FE, radio, 92. 2.550.000 ptas. Tel: 673 99 49 y 669 37 49.

DESAPARECIDO Opel Kadett 1.8i. Gris oscuro, M-3591-KL. Tel: 843 92 81.

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

MERCEDES 300 W 123 familiar, gasolina y diesel, varios modelos. Desde 700.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

FORD Mustang II Ghia V6. Año 76, impecable estado. Precio: 780.000 ptas. Admito cambio por coche o moto. Azcona, 62. Madrid.

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

CITROËN AX TRS Image 1.4, 5 puertas, excelente estado, pocos Kms, garantizado, buen precio. Azcona, 62. Madrid.

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

CITROËN ZX Diesel. M-OW, 13 meses, 16.000 Km, A/A, D/A, como nuevo. Garantía 12 meses. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

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

OPEL Kadett 1.8i GT. 3 puertas, 40.000 Km originales, semi-

nuevo, negro, techo corredizo, etc. Garantía 12 meses. Muy buen precio. Tel: 725 86 21/22.

FORD Transit FT 80. 2 años, liquida empresa. Garantizada. Buen precio. Facilidades. Tel: 725 86 21/22.

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

TRIUMPH Spitfire MKIII. Año 62, rojo, restaurado 100%. Muy buen precio. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN ZX I 1.6. M-OW, 12 meses, todos los extras. Garantía 12 meses. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 280 SL Pagoda. Ultima serie, cinco velocidades. Matriculado en España de origen. M-U. Interior piel y moqueta. Color exterior, azul marino. Estado impecable. Dos o tres en España. Todo original. Tel: (956) 66 42 00.

MERCEDES 380 SLC. Ultima serie, año 82. Interior piel, moqueta y madera. Exterior, azul marino. Automático. Totalmente equipado de origen. Estado impecable. Tel: (956) 66 42 00.

JAGUAR Sovereign HE. V12 5.3. Año 83. Interior madera y piel, automático. todo original, totalmente equipado. Exterior verde inglés, interior, beige. Tel: (956) 66 42 00.

COMPRAR Y VENDER



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

LADA Niva 4X4. 12 meses, sólo 6.000 Kms reales, dirección desmultiplicada, baca, defensas, totalmente nuevo. Precio muy interesante. Admitimos cambio. Teléfonos: 725 86 21/22.

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

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

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

VOLKSWAGEN Escarabajo 1.200.

Año 56. ventana trasera oval, techo corredizo original. impecable de verdad, sólo interesados. Teléfonos: 725 86 21/22.

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

CITROËN BX 19 TGS Prestige. M-NB. Año 92, todos los extras, nuevecito, pocos Km de verdad. Garantía total. Precio: 890.000 pesetas. Tel: 725 86 21/22.

FORD Escort XR3i. Rojo, impecable. Ga-

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

rantizado, muy buen precio. Admitimos cambio. Teléfonos: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 W123 familiar, gasolina y diesel, varios modelos. Desde 700.000 pesetas. Teléfonos: 725 86 21/22.

FORD Mustang II Ghia V6. Año 76,

impecable estado. Precio: 780.000 pesetas. Admito cambio por coche o moto. Azcona, 62. Madrid.

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

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

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



15.600 PTAS AL AÑO SIN ENTRADA.

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 15.600 ptas.
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi S. A. Giro Postal nº _____ a nombre de Cambio y Rusconi S. A. D.

Calle _____
Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____
Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____
Precio suscripción _____

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

ENVIAR A MOTOR 16. CAMBIO Y VIAJES, S.A. C/ BASAURI, 17. 28023 MADRID

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



VAROSA MOTORS PRESENTA SU COLECCIÓN OTOÑO-INVIERNO

¿USTED QUIERE LO MEJOR?

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo japonés con gran atención a los deportivos y todoterreno. Gran stock de vehículos en exposición. Talleres de mecánica, electricidad carrocería y almácén 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.

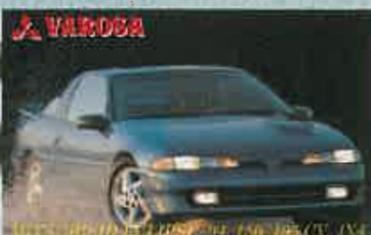
Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, etc. Todos los modelos se entregan matriculados para poder circular con ellos incluso por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra o nieve donde 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.

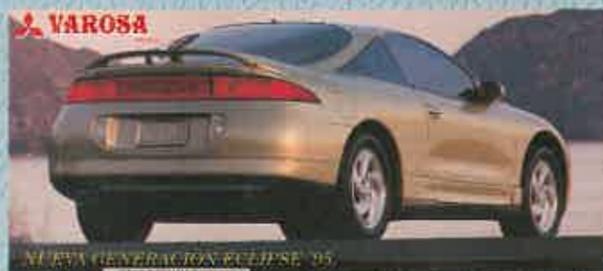
VAROSA MOTORS EN EXPOSICIÓN

- 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 Bíturbo 330 CV.
- Ford Mustang 5.0 V8
- Mitsubishi Montero (Turbodiesel) Corto 125 CV.
- Mitsubishi Montero (Turbodiesel) Largo 125 CV.
- Honda Prelude 190 CV.

Gran Novedad: Lada Niva Diesel y Gasolina



Vehículos en Stock. Entrega inmediata. Concesionario oficial Polaris. Quads y Motos de agua.



Motor 16



COVA 81



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

- AUDI 90 2.2. AÑO 89. 1.490.000 PTAS.
- AUDI 100 CD. AÑO 88. 990.000 PTAS.
- BMW 320I. 4 P. A/A. C/C. E/E. AÑO 89. 1.290.000 PTAS.
- BMW 325 CABRIO. TECNICA M. MD91. 3.400.000 PTAS.
- FIAT UNO TURBO. AÑO 92. 875.000 PTAS.
- FORD ORION 1.6I GHIA. A/A. M-KV. 890.000 PTAS.
- JEEP CHEROKEE LIMITED F/E. AÑO 92. 2.290.000 PTAS.
- LANCIA DEDRA INTEGRALE. AÑO 92. 2.100.000 PTAS.
- MERCEDES 260 E. AUT. A/A. MD 91. 2.950.000 PTAS.
- MERCEDES 260 E. AÑO 88. 2.475.000 PTAS.
- MERCEDES 300 SE. AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
- MERCEDES 300 E. AÑO 91. 3.650.000 PTAS.
- OPEL CORSA GT. AÑO 88. 390.000 PTAS.

- OPEL KADETT 1.8I. A/A. 4P. AÑO 88. 690.000 PTAS.
- OPEL VECTRA 2.0 GT. AÑO 91. 1.250.000 PTAS.
- OPEL CALIBRA 16 V. AÑO 92. 1.990.000 PTAS.
- RENAULT 21 GTD. AÑO 90. 1.100.000 PTAS.
- RENAULT 21 TXE. ABS. A/A. AÑO 89. 1.150.000 PTAS.
- RENAULT 21 GTS. A/A. AÑO 90. 5P. 950.000 PTAS.
- VOLVO 340 PLUS. AÑO 91. 980.000 PTAS.
- ALFA ROMEO 75 2.0. AÑO 87. 590.000 PTAS.
- BMW 320 I. AÑO 87. 890.000 PTAS.
- BMW 325. AÑO 87. 790.000 PTAS.
- CITROËN BX 19 TRS. A/A. AÑO 87. 690.000 PTAS.
- FORD ESCORT 1.6. AÑO 90. 590.000 PTAS.
- FORD SCORPIO 2.9GHIA. A/A. D/A. LL. C/C. 1.350.000 PTAS.

- MERCEDES 300 E. AUT. A/A. 90. TECHO. 3.690.000 PTAS.
- OPEL CORSA 1.3. AÑO 89. 450.000 PTAS.
- OPEL OMEGA 2.0 I. CD. AÑO 88. 890.000 PTAS.
- PEUGEOT 505 GTD. A/A. LL. E/E. C/C. AÑO 84. 350.000 PTAS.
- PEUGEOT 205 GT. AÑO 86. 375.000 PTAS.
- PEUGEOT 205 GTI. AÑO 92. 1.150.000 PTAS.
- RENAULT SUPER 5 GTL. AÑO 89. 460.000 PTAS.
- RENAULT CHAMADE TXE. D/A. A/A. 790.000 PTAS.
- RENAULT 18 FM. AÑO 81. 250.000 PTAS.
- ROVER 2.600 S. AÑO 84. 425.000 PTAS.
- SEAT IBIZA 1.9D. A/A. 6 MESES. 1.400.000 PTAS.
- SEAT IBIZA 1.2 DISCO. AÑO 89. 450.000 PTAS.
- VW GOLF GTI. AÑO 89. 890.000 PTAS.

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

GARCIA PROL Audi 90 2.2. Año 89. 1.490.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Audi 100 CD. Año 88. 990.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL BMW 320 I. 4p. A/A, C/C, D/A, E/E, año 89. 1.290.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL BMW 325 Cabrio. Técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. 3.400.000 pesetas. Teléfono: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Citroën XM V6. Cuero, año 90. Garantía un año. 1.690.000 pesetas. Teléfono: (91) 541 00 36.

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

GARCIA PROL Ford Orion 1.6i Ghia. A/A, M-KV. 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Jeep Cherokee Limited. Full equipo, año 92. 2.290.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Lancia Dedra Integrale. F/E., año 92. Garantía un año. 2.100.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 260E Aut. A/A, año 91. Garantía 1 año. 2.950.000 ptas. Tel: 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300E. A/A, LL, Aut, año 91. 3.650.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 260 E. Año 88. Garantía 6 meses. 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL

Mercedes 300 SE. Full, equipo año 90. 3.690.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

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

MARGENADO 50 Mitsubishi Pajero. Año 91, diesel corto. Tel: (91) 416 66 34.

MARGENADO 50 Mercedes 300D. Año 92, FE. Tel: (91) 416 66 34.

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

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

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

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

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

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

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

Motor 16



COVA 81



A. ARGUELLES

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

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDAD

a la hora de
Comprar su Automóvil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
ALFA ROMEO	164 TURBO	92	55.000	FIAT	UNO 70 SX	91	24.000	RENAULT	ESPACE TXE	91	52.000
AUDI	90	89	42.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	38.000	RENAULT	ESPACE HELIOS 2.2	1 MES	78.000
AUDI	90 2.3 E	92	42.000	FORD	ESCORT XR3I	92	38.000	RENAULT	R-21 TURBO	89	32.000
AUDI	100 2.2i	90	46.000	FORD	ORION 1.6 CLX	91	24.000	RENAULT	TWINGO	94	22.000
AUDI	100 TDI	92	81.000	FORD	SIERRA 2.0i	93	37.000	ROLLS ROYCE	SILVER SPIRIT	85	220.000
AUDI	100 TURBO QUATTRO	91	46.000	HONDA	CRX VTI	93	80.000	TOYOTA	CAMRY V6 SX	93	80.000
BMW	318 iS	92	62.000	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	TOYOTA	CELICA 2.0 GTI 16V	91	57.000
BMW	325i	86	26.000	MERCEDES-BENZ	190E 2.0	91	65.000	VOLKSWAGEN	CORRADO 16V	89	43.000
BMW	325i	87	62.000	MERCEDES-BENZ	230E	87	43.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL 1.6	91	33.000
BMW	325i TX	87	37.000	MERCEDES-BENZ	300 D AUT.	91	96.000	VOLKSWAGEN	GOLF G60	90	38.000
BMW	325i COUPE	94	100.000	MERCEDES-BENZ	300E 24V	90	98.000	VOLKSWAGEN	GOLF GTI	95	55.000
BMW	520i 24V	91	71.000	MERCEDES-BENZ	300 TE	88	80.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPE G40	91	22.000
BMW	525i 24V	91	75.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	86	47.000	VOLVO	360	86	15.000
BMW	628i CSI	80	35.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	92	163.000	JEOP	CHEROKEE 2.1 TD	90	54.000
BMW	735i	85	25.000	MERCEDES-BENZ	500 SE	94	237.000	JEOP	WRANGLER 2.6 TDIURO	92	49.000
BMW	850 GSI	93	190.000	NISSAN	PRIMERA 2.0 SLX	91	34.000	NISSAN	MONTERO V6 GLS	93	90.000
CITROËN	BX TRD TURBO	88	28.000	NISSAN	SERENA SGX 2.0	1 MES	65.000	OPEL	FRONTIERA 2.4i	92	57.000
CITROËN	XANTIA 2.0 V6X	94	72.000	OPEL	CALIBRA 2.0 16V	92	49.000	ROVER	RANGE ROVER	90	50.000
CITROËN	ZX 1.6i 3P	92	32.000	PEUGEOT	405 MI 16V 4X4	92	42.000	SUZUKI	VITARA T. MET.	92	32.000
CHEVROLET	CORVETTE LT1	92	137.000	RENAULT	CLIO 1.7	92	24.000	TOYOTA	LAND CRUISER TD	92	120.000

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

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

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

ARGÜELLES Audi 90 2.3 E. Año 92, granate metalizado,

ARGÜELLES BMW 320 Coupe. Año 92, color antracita, 30.000 Km. Mes: 78.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES BMW 325i. Año 87, A/A, asientos recaro, suspensión, muy equipado. Mes: 37.000 ptas. Tel: (91) 549 57 58.

ARGÜELLES BMW

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

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

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

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

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

ARGÜELLES Mercedes 300 E 24V. Año 90, Sport Line,

320 Coupe. Año 92, color antracita, 44.000 Km. Mes: 99.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

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

ARGÜELLES Seat Ibiza SXI. Año 90, rojo, aire acondicionado. Mes: 20.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Opel Calibra 2.0 l. Año 92, color antracita. Mes: 49.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES Peugeot 405 MI 16V 4X4. Año 92, gris metalizado, 40.000 Kilómetros. Mes: 42.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Volkswagen Golf G-60. Año 90, rojo. Mes: 38.000 ptas. Teléfono: (91) 549 57 88.



COVA 81



HOLLIDAY CAR



VEHICULOS NACIONALES IMPORTACION Y TODO TERRENO
PRECIOS ESPECIALES EN TODAS LAS MARCAS
VEHICULOS KM "77"

VEHICULOS DE DIRECCION Y OCASION 8 AÑOS PARA PAGAR SIN AVALES, SOLO NOMINA
ANTES DE COMPRAR LLAME Y COMPRUEBELO.

TEL.: (91) 554 65 05 - 554 65 13 - 554 34 21 - 554 37 05 FAX: (91) 554 65 05

LIÑAN Alfa Romeo 75 1.8 Iny. Dirección asistida. elevelunas, cierre. M-JZ. Precio total: 750.000 pesetas. Teléfonos : (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën AX GT. A/A, elevelunas, cierre, llantas, alarma. Año 91. Total: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

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

LIÑAN Ford Fiesta 1.1 CLX. 5V. Moderno, año 90. Precio total: 585.000 pesetas. Teléfonos: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.6 Iny Ghia. Aire acondicionado, elevelunas, cierre. M-JX. Precio total: 650.000 pesetas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

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

LIÑAN Opel Calibra 2.0 Iny. 16V. ABS, A/A, D/A, elev., cierre. M-MK. Mes: 41.475 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Corsa 1.2 Swing. 5V. Moderno. M-PP. Total: 1.015.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Kadett 2.0 GSI Iny. Llantas, elevelunas, cierre. M-HL. Mes: 14.385 ptas. Teléfonos: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 605 SRI 2.0 Iny. ABS, climt., D/A, elevelunas, cierre. M-LL. Mes: 31.185 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 405 GR. A/A, D/A, elev.,

cierre. M-MM. Mes: 28.350 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Clio 1.7 S. 5V. M-NB. Mes: 19.950 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Espace 2.8 RXE V6. 7 plazas, ABS, aire acondicionado, dirección asistida, alarma, elevelunas. M-MH. Mes: 51.450 ptas. Teléfonos: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Safrane 2.2 SI Iny. Climat., D/A, elev., cierre. M-OD. Precio total: 2.450.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 25 V6i Baccara. ABS, climatizado, dirección asistida, cuero, full equipo. M-JJ. Mes: 26.250 pesetas. Teléfonos: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 19 TXE Chamade. Elevelunas, cierre. Año

90. Mes: 18.690 ptas. Teléfono: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 21 TXE 2.0 Iny. A/A, D/A, elevelunas, cierre. M-IJ. Precio total: 725.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 21 GTD, diesel. A/A, D/a, elevelunas, cierre. Año 92. Mes: 28.350 ptas. Tel: (91) 51707 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 19 TSE, 5V Elevelunas, cierre, 5p. M-KK. Total: 825.000. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Alfa Romeo 75 1.8 Iny. Dirección asistida, elevelunas, cierre. M-JZ. Total: 750.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Clio 1.7 S. 5V. M-NB. Mes: 19.950 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN VEHICULOS DE OCASION

CERTIFICADO DE GARANTIA POR ESCRITO

ABIERTO SABADOS TARDE Y FESTIVOS MAÑANA

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

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

¡ANUNCIESE HOY!

Enviar a:

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 talón bancario a nombre de Cambio y Viajes, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



Motor 16

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

Canalcar

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

SEAT IBIZA 1.2	88	425.000
CITROEN AX 1.4 TRS	88	425.000
SEAT IBIZA 1.2	89	425.000
CITROEN AX 11 TRE	88	425.000
FIAT UNO 70 SX	87	440.000
FORD FIESTA 11	88	445.000
PEUGEOT 205 XR	89	475.000
FORD CRION 1.6	88	475.000
FORD CRION 1.6D	88	475.000
VW PASSAT DIESEL	88	475.000
FORD FIESTA 1.6D	88	575.000
RENAULT 5	91	580.000
CITROEN AX 14 TRS	93	580.000
OPEL CORSA 1.2 S	91	580.000
CITROEN AX CHALLENGER	91	580.000
FIAT UNO 45	90	580.000
CITROEN AX N YORK	91	580.000
RENAULT 5TL	91	580.000
PEUGEOT 206 GTX	90	640.000
RENAULT 5 OASIS	92	640.000
SEAT IBIZA 1.5 CRONO	90	640.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	89	675.000
OPEL CORSA 1.5 D	88	675.000
CITROEN AX 1.4 TRS	90	690.000
PEUGEOT 205 PLUS	90	690.000
RENAULT 21 TXE	88	690.000
RENAULT 5 OASIS	92	690.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL CORSA CITY 3P	92	690.000
FIAT UNO 89	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 JOY	92	775.000
PEUGEOT 309 GTI	89	790.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
RENAULT CLIO 1.1	92	790.000

FORD ESCORT 1.6 GHIA	91	825.000
FORD FIESTA 1.3	92	825.000
OPEL KADETT 1.8 1GT	90	825.000
SEAT IBIZA 1.5	93	825.000
RENAULT CLIO 1.1 5P	92	845.000
RENAULT CLIO 1.2	92	860.000
PEUGEOT 205 XR 1.2	93	875.000
PEUGEOT 206 JUNIOR	93	875.000
FIAT UNO 70 SX IE	92	875.000
FIAT UNO TURBO IE	92	875.000
PEUGEOT 205 JUNIOR 3P	93	875.000

Canalcar

350 COCHES

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

FORD SIERRA 2.0i	89	800.000
CITROEN AX GT	92	800.000

Canalcar

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

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

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

TALLERES :
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 69
26008 MADRID. TEL :542 27 65

Canalcar

350 COCHES

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

FIAT UNO 70 SX IE	92	790.000
FORD FIESTA 1.1	92	790.000
VOLKSWAGEN GOLF 1.6	89	790.000
SEAT IBIZA 1.5 CLX	825.000	
FORD FIESTA 1.4 CLX	91	825.000

FIAT UNO 1.4 I	93	825.000
FIAT TIPO TD	90	825.000
SEAT IBIZA 1.5 GLX	94	825.000
RENAULT CLIO 1.2	93	845.000
OPEL KADETT 1.8 1GT	94	845.000
RENAULT CLIO 1.2 SP	93	845.000
CITROEN AX GTI	93	850.000
PEUGEOT 309 AUTOMATICO	91	850.000
FORD ESCORT 1.3	92	850.000
RENAULT EXPRESS 1.2	93	850.000
FIAT UNO TURBO IE	93	875.000
RENAULT 21 GTS	91	875.000
VW GOLF CL 75 CV	89	875.000
FORD FIESTA 1.8 D	91	875.000
FORD FIESTA 1.6S	91	875.000
FORD COURIER 1.3	93	890.000
FORD FIESTA 1.4 S	93	890.000
CITROEN C15 RE	93	895.000
CITROEN C15 D MIXTA	92	1.050.000
SEAT IBIZA 1.5 SKI	93	1.050.000
CITROEN ZX 1.4 REFLEX	92	1.050.000
FORD ESCORT 1.6	92	1.050.000
NISSAN VANETTE	92	1.050.000
PEUGEOT 205 GTI	90	1.075.000
RENAULT 19 GTD	92	1.075.000
FORD SCORPIO 2.0i CL	88	1.100.000
RENAULT TWINGO ASA	94	1.100.000
VW GOLF GTI 16V	89	1.150.000

Canalcar

350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

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

RENAULT EXPRESS 1.6D	93	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 RT 5P	93	1.225.000
OPEL KADETT GSI	91	1.225.000
PEUGEOT 205 PLUS TD	93	1.250.000
PEUGEOT 309 BEST AUT.	93	1.275.000
RENAULT 19 1.4 CHA. RL	93	1.275.000
RENAULT 19 1.4 RL	93	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 S	93	1.275.000
NISSAN MICRA 1.4	93	1.275.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.275.000
PEUGEOT 205 GTI	92	1.275.000
RENAULT 21 TD	92	1.275.000
NISSAN VANETTE D COM. 5	93	1.275.000
OPEL ASTRA 1.4i 4P	94	1.275.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.275.000
RENAULT CLIO 1.9 D	94	1.275.000
RENAULT CLIO 16V	93	1.275.000
PEUGEOT 205 JUNIOR D	94	1.280.000
NISSAN VANETTE C. 5D	93	1.285.000
CITROEN ZX 1.4 AURA	93	1.325.000
PEUGEOT 405 SRI	93	1.325.000
RENAULT 21 GTD 5P	93	1.325.000
PEUGEOT 105XT	93	1.325.000
SEAT TOLEDO 1.8D	93	1.350.000
RENAULT 19 TXI	93	1.375.000
PEUGEOT 306 XN	94	1.375.000
PEUGEOT 306 XN	94	1.375.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6 14P	93	1.375.000
FIAT TIPO 2.0i 16 V	93	1.375.000
PEUGEOT 106 XTI 1.4	93	1.375.000
CITROEN ZX 1.6 AVANTAGE	93	1.425.000
RENAULT 19 1.4 CHA. RN	93	1.475.000

Canalcar

350 COCHES

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

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

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

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

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

YAMOVIL Volvo 850 T-5. Finales año 93, azul metalizado, F/E. Garantizado. 4.200.000 ptas. Tel: 565 20 00.

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

YAMOVIL Citroën Xantia 2.0 16 V. Año 93, verde metalizado F/E. Garantizado. 2.750.000 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 Ford Scorpio Cosworth 24 V. Año 92, azul metalizado, automático, F/E. Garantizado. 2.750.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Jeep Cherokee Limited. Año 92, granate, A/A y demás extras. Garantizado. 2.650.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes C-180 Sport. Año 94, gris grafito, com-

pleto de extras. Garantizado. Oportunidad única. Teléfono : 565 20 00.

YAMOVIL Citroën Xantia 1.9 TD VSX. Año 94, azul metalizado, completo de extras. Garantizado. Oportunidad. Tel: 565 20 00.

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

YAMOVIL Porsche 944 S. Año 92, gris metalizado, aire acondicionado y demás extras. Garantizado. 3.350.000 pesetas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Volkswagen Golf Cabrio Quartet 1.8. Año 93. Año 94, gris metalizado, extras. Garantizado. 2.150.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

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

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

YAMOVIL BMW 520i 24V. Año 91, verde metalizado, completo extras. Garantizado. Buen precio. Tel: 565 20 00.

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

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

YAMOVIL Volvo 850 T-5. Finales año 93, azul metalizado, F/E. Garantizado. 4.200.000 ptas. Tel: 565 20 00.

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

SPIKES-SPIDER

La solución ideal para cualquier problema

SPIKES-SPIDER Quick:
Rápido montaje, rápido desmontaje:
en 30 segundos.

La más rápida de las SPIKES-SPIDER

Ahora el sistema hasta un 25% más económico



Standard

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



Quick



Long Life

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

SPIKES-SPIDER Informa.

Ahora Si !!

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

1 Spikes-Spider QUICK.

La clásica. Cómoda por excelencia. Montaje en 30 segundos.

2 Spikes-Spider SPORT Standard.

La máxima tracción, ahora asequible a todos los bolsillos.

3 Spikes-Spider SPORT Long Life.

Para conductores exigentes, profesionales y vehículos de altas prestaciones.



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

LAS 3 FUERTES

MISTERIO EN BADAJOZ



preguntas son las siguientes: ¿Es normal este gasto de neumáticos? ¿Puede haber algún problema aparte de los amortiguadores? Ya he probado los neumáticos Michelin MXV, Dunlop SP Le Mans y Firestone 660 Fire Wauh y todo sigue absolutamente igual.

JUAN BTA. MARTIN
BADAJOZ

POSEO un AX GT del año 1991, del cual estoy muy contento menos en un tema. Por cuestiones de trabajo me tuve que trasladar a un pueblo de Badajoz hace un año y medio aproximadamente y cuál no fue mi sorpresa cuando en un año y medio mi coche ha gastado tres juegos de ruedas, los cuales me duran unos 15.000 kilómetros. Mi coche montaba de serie 165/60 R14. Mi conducción es la mayoría de las veces por carretera a una velocidad de 130 ó 140 kilómetros por hora. Hago al mes unos 2.000 kilómetros en un firme más o menos bueno y el estado de los amortiguadores es bueno (Marca Monroe con 7.000 kilómetros). Los neumáticos me duraban antes 30.000 kilómetros. Mis

R.- En primer lugar deberíamos pensar en un tipo de conducción decidida con la combinación de un tipo de piso más abrasivo que por donde circulaba anteriormente. Con 7.000 kilómetros unos amortiguadores deberían estar en perfectas condiciones, pero en función del tipo de conducción y de las posibles salidas fuera del asfalto o condiciones de carga los amortiguadores pueden estar bien o fatal. En cualquier caso nuestra opinión, con todas las reservas dadas las circunstancias, se inclina más por una revisión a fondo de las cotas del eje delantero. Las caídas y convergencias no duran de por vida y es posible que haya coincidido un desajuste con ese desgaste «fantasma».

Garantías adicionales

EN noviembre de 1990 adquirí un R-19 TXi en un concesionario Renault. Entonces me ofrecieron una garantía suplementaria por cinco años por la cual pagué casi 80.000 pesetas. Ahora mi coche tiene 60.000 kilómetros y resulta que el embrague a veces patina. Yo circulo más por ciudad que por carretera y cuando lo hago me gusta correr quizá un poco de más. Bien, pues ahora al llevarlo a la revisión de los 60.000 kilómetros me dicen que la garantía no cubre la reparación del embrague por considerarlo un desgaste normal. Yo me pregunto, ¿cuántos kilómetros se consideran normales para el desgaste del embrague? y ¿para qué sirve la ga-



rantía de cinco años? Porque si se estropea algo será por usarlo, si no para qué la quiero... ¿Para tener el coche parado y sin moverlo?

JUAN ANTONIO MARTINEZ
MADRID

R.- Nos tememos que en el caso que nos cuenta o el vendedor se explicó mal o no se explicó, o usted no le entendió o no se leyó la letra pequeña de toda ga-

rantía. En ella se especifica claramente, aunque en letra pequeña, que las piezas mecánicas susceptibles de desgaste normal como el motor, embrague, frenos, cambio, etcétera no entran en la garantía. Es normal, porque imagínese usted el chollo para cualquier propietario si en tres años recorre 100.000 kilómetros y le tiene que cambiar, por desgaste, el motor entero y el resto de

órganos mecánicos. Un embrague puede durar entre 50 kilómetros y 100.000, no hay baremo fiable, todo depende de la utilización que se haga de él. Lo normal si se utiliza mucho el coche en ciudad es que a los 60 ó 70.000 kilómetros empiece a dar problemas.

Descalzar a un Golf GTI

LES he escrito en alguna ocasión y nunca me han contestado. A pesar de ello sigo siendo fiel a su revista pues les considero unos excelentes profesionales y creo muy acertadas sus opiniones. Tengo un Golf GTi 16V de la 3ª generación y me surge una duda ahora que tengo que cambiar los neumáticos. Estoy de acuerdo con ustedes cuando realizaron la prueba de este modelo, en la cual dicen que tiene «demasiado calzado» y sugieren sustituir las 205 que monta de origen por unas 195. Además, en la ficha técnica del coche también se contempla esta posibilidad. Ahora bien, ustedes no hacen referencia a marca alguna ni a medidas concretas. Yo había pensado sustituir las 205/50 R15 por unas 195/55 R15 de la marca Michelin SX XGTV, aunque tal vez sea mejor conservar el perfil, es decir 50.

¿Qué diferencias voy a encontrar rodando con unas 195? ¿Ganaré en comportamiento general? ¿Y cómo se quedarán las prestaciones y los consumos?

También me gustaría que me dijese qué velocidad de cruceo puedo llevar sin forzar la mecánica durante un viaje largo.

ENRIQUE FDEZ. SANCHO
MADRID



R.- Como ve, todo llega. Sentimos no haberle podido contestar antes, pero el número de cartas que llega a nuestra redacción semanalmente nos impide cumplir con todos puntualmente. Efectivamente, en la prueba que realizábamos del Golf GTi 16V comentábamos que le sobraba rueda, nuestro consejo es sustituir las 205 50 R15 por las del GTi de ocho válvulas 195 50 R15, manteniendo así el perfil. La marca Michelin tiene todas nuestras bendiciones. Con este nuevo neumático el coche ganará en agilidad perdiendo un mínimo agarre. En carreteras con mal piso apreciará menos tirones de la dirección y, aunque el coche correrá algo más y gastará algo menos, las diferencias no serán apreciables ni en su cronómetro ni en su bolsillo.

Es difícil que una mecánica moderna como la de su Golf sufra en condiciones normales de funcionamiento. De hecho usted podría circular durante kilómetros y kilómetros rondando los 200 Km/h. a 6.000 rpm sin que el motor se inmutara, algo en cualquier caso poco probable dado el consumo, las multas y las condiciones de circulación de cualquiera de nuestras carreteras. En cualquier caso utilice un buen aceite sintético y revise los niveles habitualmente.

¿Coche garantizado?

ADQUIRI un automóvil de segunda mano en el concesionario VW-Audi Autosan, Santano Automoción S.A. de Cáceres, el cual me aseguraron que estaba en perfectas condiciones, revisado y garantizado, y que no había sufrido golpe alguno. Tras ponerme en contacto con el antiguo propietario, averigüé que había sido vendido como siniestrado tras un accidente en el que sufrió dos serios golpes simultáneamente por delante y por detrás. En posteriores revisiones en otros talleres confirmaron que el coche estaba seriamente tocado. Yo adquirí el coche pagando un precio similar al que figura en su lista de usados, mientras que el anterior propietario había recibido al venderlo al concesionario la décima parte de lo que yo pagué. Aunque siempre cabe la posibilidad de hacer pasar a los vendedores por la «Máquina de la verdad» antes de aventurarse a comprar un «coche garantizado» en un «concesionario autorizado».

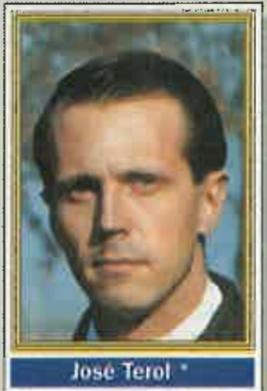
ANTONIO SANCHEZ
CACERES



OPINION

Conducir a la defensiva

En una ocasión, nuestro gran campeón Carlos Sainz declaró que uno de los grandes defectos del conductor español es que no suele utilizar el espejo retrovisor cuando está al volante. El resultado de lo dicho por Sainz es que para garantizar nuestra propia seguridad no basta con conducir con un respeto relativo a las normas de circulación, ni con una prudencia ejemplar basada en el sentido común (el menos común de los sentidos), sino que se hace necesario el conducir teniendo permanentemente presente que cualquiera de los demás conductores con los que estamos obligados a compartir la carretera en un momento dado *nos la puede jugar* con cualquier tipo de maniobra en falso o temeraria. Y sin culpa alguna nos habremos convertido en víctimas involuntarias de la incapacidad, el egoísmo o la irresponsabilidad de alguien a quien tendremos el gusto de conocer cuando rellenemos los papeles del seguro o en el tanatorio cuando el resultado final sea menos afortunado. Conducir a la defensiva se ha convertido en una necesidad si queremos conservar nuestra integridad física, y si bien hasta ahora cada cual ha tenido cierto cuidado especial al encontrarse con conductores pertenecientes a algún colectivo determinado por el que de forma personal se sentía una simpatía muy limitada como mujeres, taxistas, jóvenes, mensajeros, etc..., estas fobias exclusivistas han dejado de tener razón de ser, y sirva como ejemplo el caso real del Sr. Cadavid. Un gallego de avanzada edad que conduce un utilitario diesel, y que con estos datos estaría fuera de toda sospecha de irresponsabilidad, y sin embargo provocaba recientemente una colisión múltiple tras perder el control de su vehículo y colisionar violentamente con un autobús que circulaba de noche delante de él, en el mismo sentido y por un carril diferente. Una pérdida de control aparentemente inexplicable si no se cita el dato de que el Sr. Cadavid en aquel momento llevaba viajando más de cuatro horas de noche en medio de una pertinaz lluvia y a una velocidad media real superior a los 110 km./h, tal y como declaró ante diversos testigos. En nuestras carreteras abundan los conductores que ponen en peligro la vida de los demás, tal y como ha ocurrido con algunos famosos que han fallecido en accidente de tráfico, pero que a la hora lamentar su pérdida nadie se acordó de señalar que murieron matando a víctimas inocentes. La única defensa posible ante los demás era la observada recientemente en Madrid, cuando una de las noches que tradicionalmente registra un mayor índice de accidentes, como es Nochevieja, se convirtió en una noche tranquila donde a pesar de la densidad del tráfico apenas se registraron accidentes, y todo ello gracias a una actitud especial por parte de todos los conductores quienes, de una manera tácita y ante el riesgo asumido al coger el volante esa noche, decidieron conducir a la defensiva.



José Terol *

*Periodista

QUAD ANIBAL 600 EV

La bestia del desierto

Un año más, José Luis Alvarez, el conocido piloto madrileño, ha intentado acabar el rallye más famoso del mundo, el Dakar, en su peculiar vehículo, el Quad Anibal. A pesar de las mejoras que ha introducido este año, su sueño tampoco se ha podido cumplir.



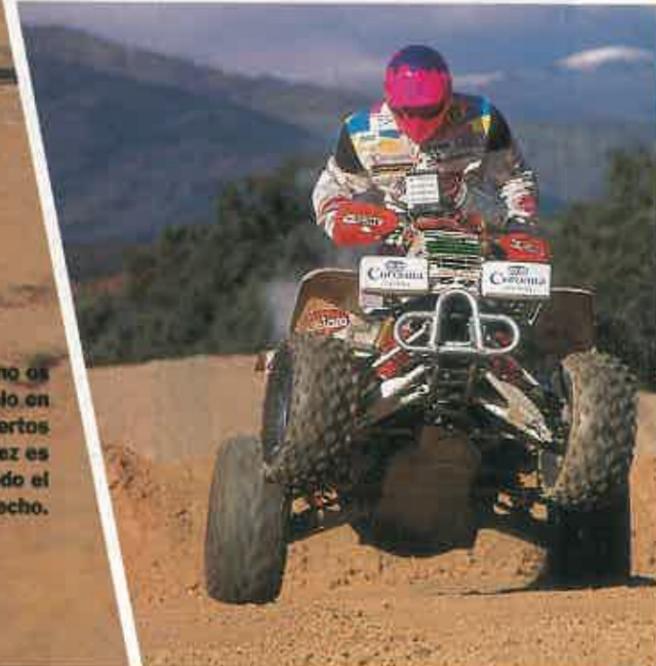
Motor 16
Prueba

QUAD ANIBAL 600 EV

VIRTUDES	DEFECTOS
Diseño espectacular	Peso elevado
Suspensiones muy mejoradas	Consumo en determinadas zonas
Motor potente y fiable	Conducción complicada

PRECIO: No se comercializa

ESTE hecho parece demostrar que el durísimo raid africano no está pensado para este tipo de vehículos. De momento, en sus 17 años de historia, ningún quad, o moto de cuatro ruedas, ha podido llegar a finalizar el rallye. Las extremas condiciones que se viven en esta mítica carrera hacen que estos vehículos, diseñados de forma puramente artesanal, no cuenten por el momento con las suficientes garantías como para poder llegar a las famosas playas de Dakar. Es quizás por ello que este aventurero madrileño se haya propuesto un claro objetivo, llegar a esas conocidas playas desiertas a lomos de su peculiar montura, y convertirse en el primer mortal que lo consigue. ●●●



Conducir el Anibal no es tarea fácil, y tan sólo en manos de pilotos expertos como José Luis Alvarez es posible sacarle todo el provecho.

FICHA TECNICA

MOTOR:

Honda CBR 600 de 4 cilindros en línea, 4 tiempos y refrigerado por agua/aceite. 4 válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 65 x 45,2 mm. Cilindrada total: 598 c.c. Relación de compresión: 11,6 a 1. Potencia máxima: 100 CV a 12.000 rpm. Par máximo 6,7 Kgm a 9.500 rpm.

ALIMENTACIÓN:

4 carburadores Keihin a depresión. Encendido electrónico TCI. Arranque eléctrico.

TRANSMISIÓN:

Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR:

Delantero multitubular, central tipo U invertida con parte inferior desmontable y trasera rígida de chapa estampada de origen Citroën. Suspensión independiente a las cuatro ruedas, con un amortiguador Ohlins por rueda. Freno delantero simple disco de 140 mm. de diámetro con pinza de doble pistón. Freno posterior simple disco de 250 mm. de diámetro y pinza de cuatro pistones. Neumáticos delanteros 22x11-10. Neumáticos posteriores 25x13,5-10

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.485 mm. Longitud máxima: 2.270 mm. Anchura máxima: 1.600 mm. Altura del asiento: 940 mm. Altura máxima: 1.390 mm. Peso en seco: 358 Kgs. Depósitos de combustible: 73 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

MINIMO	
Terreno duro	11
MEDIO	
Pistas rápidas	16
MAXIMO	
En zonas de arena	25

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	145
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	---

El año pasado también lo intentó mejorando de forma sustancial su anterior Quad, pero nuevamente una avería en la suspensión trasera le impidió cumplir con su objetivo. Por eso, «J.L.» y el conocido diseñador Francisco Podadera, se pusieron manos a la obra para tratar de conseguir un sistema de suspensión trasera que fuera realmente eficaz y robusto a la vez, para lo cual se fijaron en la suspensión de un Citroën GS, y modificándola a las especificaciones del propio quad la adaptaron, consiguiendo una sustancial mejora en cuanto al comportamiento. Así, el nuevo Anibal 600 cuenta con una suspensión independiente a las cuatro ruedas por dobles trapecios y, mientras que el año pasado en la parte trasera disponía de un basculante con un único amortiguador central, ahora cuenta con dos amortiguadores Ohlins, uno por rueda, especialmente desarrollados para el Anibal. Con estas mejoras, el comportamiento de este quad ha ganado muchos enteros, mostrándose ahora mucho más estable en cualquier situación, especialmente a alta velocidad, e incluso en las pistas en mal estado, las irregularidades son absorbidas por los amortiguadores Ohlins de forma magistral, algo que con el antiguo sistema de suspensión resultaba notablemente más violento. Además, el agarre que proporciona al suelo este nuevo sistema es notablemente superior, y hacer derrapar el Anibal no es tan fácil ahora, siendo necesario hacerlo a conciencia, mientras que con el modelo del año pasado, a la más mínima insinuación del acelerador, las ruedas traseras comenzaban a deslizarse por la tierra de forma súbita.

En cuanto al resto del quad, las características principales se mantienen, excepto las ruedas traseras que, debido al nuevo sistema de suspensión y transmisión, son ahora bastante más gruesas con 9 pulgadas de ancho, y han sido especialmente construidas para el Anibal. El motor es el mismo del año pasado, de origen Honda CBR 600 con caja de cambios de seis velocidades, al que se le han adaptado dos radiadores de agua y uno de aceite de mayores dimensiones, mientras que el chasis procede también del mismo modelo, con las lógicas modifica-



El diseño del Anibal hace que este quad sea uno de los vehículos más exóticos que se puedan encontrar en la caravana del Dakar. Su construcción artesanal se deja notar en muchos aspectos.

BRUJULA ESTELAR

La orientación en el desierto es siempre uno de los grandes obstáculos del Dakar. Por ello se utilizan los más modernos sistemas de navegación, como es el receptor GPS desarrollado por Sony, un sistema de posicionamiento compuesto por 24 satélites en órbita a 20.000 kilómetros de altura, que permite en todo mo-

mento conocer la longitud y latitud en que nos encontramos, es decir, nuestra exacta localización con un error máximo inferior a los nueve



metros. Todos los datos que proporcionan los distintos satélites quedan reflejados en una pequeña pantalla de 7,2 x 8 centímetros, que nos informará detalladamente de nuestra situación.

ciones efectuadas para adaptarlo a la condición de quad. El depósito de gasolina está formado por tres tanques diferentes, entre los que suman una capacidad total de 73 litros, lo que en condiciones normales le otorga una autonomía cercana a los 500 kilómetros, aunque en las dunas del desierto esta autonomía es sustancialmente más baja. A pesar de todo, una absurda avería en la junta de la culata le ha impedido este año finalizar la carrera. En el 96 volverá a intentarlo, y esperemos que por fin lo consiga.

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

FORMULA RENAULT 95

Más cerca de los F-3

La Fórmula Renault 95 ya está en marcha. El circuito francés de Ledenon ha sido el primer escenario en el cual se ha podido realizar una toma de contacto con los nuevos fórmulas, unos monoplazas que han evolucionado mucho técnicamente y se encuentran ya más cerca de los Fórmula 3.



Alpa ha presentado un nuevo chasis con unas soluciones aerodinámicas muy llamativas. Esto contrasta con la estructura más convencional del Ermoli Fórmula Renault 95 (abajo en amarillo).



EN contra de lo que se había especulado, el V Campeonato de España de Fórmula Renault se va a correr finalmente con los nuevos monoplazas. Por supuesto, los Fórmula Renault que se habían utilizado hasta la fecha podrán también participar en la presente temporada dentro de una categoría B aunque, como es lógico, estos vehículos no estarán competitivamente a la altura de los nuevos coches.

Técnicamente se han producido muchos cambios. Los nuevos Fórmula Renault 95 han experimentado una evolución muy importante con respecto a los modelos del pasado año. De entrada, el conocido motor Renault de 1.721 c.c. ha dejado paso

El estudio aerodinámico del Van Diemen RF 95 es también muy evolucionado. El morro recuerda mucho al Benetton de F-1.

a la moderna mecánica de dos litros utilizada en los Laguna que, con el correspondiente kit de Renault Sport, desarrollará una potencia situada en torno a los 150 caballos. Otro de los cambios técnicos más importantes ha sido la sustitución de la problemática caja de cambios de serie, procedente de los R-25, por una caja de cambios Hewland de cinco marchas. Las ventajas que aporta este «cambio de carreras» son múltiples: velocidad de manejo, posibilidad de adaptar los desarrollos de las marchas al tipo de circuito de cada carrera y, sobre todo, robustez: las anteriores cajas de cambio aguantaban mal el exigente trato en competición.

En los Fórmula Renault 95 se han adoptado también unas nuevas normas en la reglamentación técnica que siguen las líneas establecidas por la FIA para la F-3. De esta manera, se ha modificado la estructura aerodinámica del fondo plano y se ha impuesto un tipo de alerón trasero con el mismo corte y dimensiones para todos los coches.

Con dichas modificaciones, el potencial de los nuevos Fórmula Renault es más que notable y se habla de que los actuales monoplazas son entre cuatro y seis segundos más rápidos que los anteriores modelos, lo que da una idea de las importantes mejoras técnicas incorporadas.

Para no encarecer los costos, el chasis sigue siendo de construcción tubular y la fabricación es libre. Por este motivo, en el Circuito de Ledenon se presentaron algunos de los constructores con sus respectivos modelos para dar a conocer a pilotos y equipos las excelencias de sus nuevos monoplazas: Alfa y Mygale conformaban la representación francesa, Tatuus y Ermolli llegaban desde Italia y Van Diemen de Inglaterra.

Si bien todos los modelos están sujetos a una misma reglamentación, nadie lo diría después de ver

las diferentes aportaciones estéticas utilizadas. Entre estos fórmulas, el diseño del Alfa es el que cuenta con las soluciones más llamativas, incorporando una singular configuración de los pontones laterales que favorecen el coeficiente aerodinámico y la refrigeración del motor. También destacan el nuevo Van Diemen RF 95, con un morro que recuerda a los Benetton de F-1 y el Tatuus, un monoplaza con una aproximación técnica y estética muy parecida a la



Tatuus y Mygale (abajo) presentaron también sus nuevos chasis. La geometría del primero es muy parecida a la de los Dallara de F-3.



de los chasis Dallara de F-3. El Ermolli y el Mygale no presentan soluciones aerodinámicas tan elaboradas, aunque en la sencillez reside a veces la clave del éxito.

En el «cockpit» o puesto de conducción de los Fórmula Renault no hay concesiones a la comodidad e, incluso, es obligatorio por motivos de seguridad que se pueda desmontar el volante para facilitar la salida del piloto en caso de accidente.

Toda la información sobre el régimen del motor, temperaturas, etc.

KIT FORMULA RENAULT 95

Todos los F. Renault 95 incorporan un kit comercializado y desarrollado por Renault Sport que está compuesto por...

Motor:

Motor F3R FR (el mismo utilizado por el Laguna 2.0 con especificaciones de Fórmula Renault), cárter seco, colectores de escape y admisión, silencioso catalizador, canalización del aceite, canalizaciones de refrigeración, centralita electrónica y cableado, alternador, intercambiador agua/aceite, filtros de aire, aceite y gasolina, bomba de gasolina.

Refrigeración:

Radiadores.

Caja de cambios:

Hewland LD 5 200 RS con el cárter, el disco, la maza y el eje primario del embrague.

Transmisión:

Palieres laterales.

Tren de rodaje:

Rodamientos del eje, bujes y llantas.

Frenos:

Discos, pinzas y cilindros maestros.

Dirección:

Cremallera y volante.

Habitáculo o «cockpit»:

Arnés de seguridad de seis puntos e instrumentación digital.

Seguridad:

Piloto antiniebla trasero, volante desmontable, cortacorrientes, depósito de gasolina y retrovisores.

Otros elementos:

Batería, tornillería, manuales de recambio y mantenimiento.



Con el motor de dos litros y la caja de cambios Hewland de cinco marchas, las prestaciones de los Fórmula Renault 95 han mejorado notablemente. El volante y la información digital del «cockpit» son parte del kit de Renault Sport.

la recibe el piloto a través de una instrumentación digital que forma también parte del kit Renault. Lo cierto es que no es una instrumentación realmente acertada y resulta complicada de leer con rapidez. Los displays luminosos del cuentavueeltas marcan el régimen del motor cada 500 rpm y restan precisión a la hora de conocer el número de vueltas al que funciona la mecánica.

Una vez puestos a los mandos de los nuevos Fórmula Renault, lo primero que destaca frente a los anteriores modelos es el manejo del cambio. La nueva caja Hewland permite engranar las marchas con mucha mayor rapidez y precisión. Además, al poder cambiar los desarrollos y adaptarlos a cada circuito, se aprovecha mucho mejor el potencial del motor en todo momento. Este último ofrece un mayor empuje desde bajas vueltas y presenta una



El monoamortiguador delantero ha sido incorporado por todos los constructores.

respuesta más enérgica en todo momento. Además, como la gestión electrónica del motor es libre, no es de extrañar que más de un preparador llegue a situar la potencia por encima de los 150 caballos.

Los frenos son también más «gordos», para absorber con eficacia el mayor incremento de prestaciones, al igual que los neumáticos, que ahora tienen detrás una anchura de 230 mm., frente a los 200 mm. de anchura de los anteriores.

Cuál es el mejor de estos chasis o de los próximos que aparezcan se sabrá al finalizar el año 95, una temporada que verá correr a los nuevos Fórmula Renault en toda Europa y en los campeonatos nacionales de Francia, Gran Bretaña, Alemania y, por supuesto, de España.

TEXTO Y FOTOS: VICTOR M. FERNANDEZ



PADDOCK

LOS PONY, CON MAS CABALLOS

Fadsport ha sido el preparador elegido por Motor ACC, el organizador de la Copa Hyundai de Rallyes, para evolucionar el Kit para los Pony de la Copa 95. Hermenegildo Baylos es la persona encargada de «buscar» más caballos sin encarecer apenas el precio. La gestión electrónica es el apartado donde más se centrará Fadsport.



ICSA CON LA FEA

La empresa toledana ICSA, especializada en materiales compuestos, ha llegado a un acuerdo con la Federación Española de Automovilismo para trabajar en proyectos de alta tecnología aplicados al deporte, entre los que destaca el desarrollo de un monoplaza con vistas a una nueva fórmula de promoción.

ICSA ya trabaja en la elaboración de un chasis de F-1, encargado por Enrique Scalabróni.

TRES VASCOS A LE MANS

A. Vllariño, A. Zabaleta y L. Chillida quieren participar en las 24 Horas de Le Mans. La intención es crear un equipo vasco y correr con una barqueta Norma con motor BMW, aprovechando que se vuelven a permitir los vehículos abiertos. Por otra parte, Chillida, se pasa a los circuitos para hacer esta temporada la Copa ZX.



Planes Peugeot para el 95

PEUGEOT ha sido la primera marca española en presentar su programa para el 95 en el Campeonato de España de Rallyes. Un año más, su actividad estará centrada en dos frentes: el equipo oficial y el Desafío Peugeot. Borja Moratal estará al volante del 306 Grupo A, que el pasado año inició su andadura y culminó su fase de puesta a punto. Corregidos ya los problemas de juventud, el 306 presenta como novedad la nueva caja de cambios secuencial (vista en la última prueba del año) y un nuevo sistema de servodirección con el que deberán corregirse los problemas padecidos en el pasado. También los dos «pequeños» 106 volverán a estar en liza, jugando

la baza de la fiabilidad (el año pasado terminaron 19 de las 20 participaciones) y la manejabilidad. Jaime Azcona asciende a piloto oficial, mientras que Sergio Vallejo, como vencedor del Desafío, llevará el segundo coche. En principio está previsto acudir a 10 de los 11 rallyes puntuables.

En el Desafío siguen los 106 SXi, pero Peugeot, por sorteo, suministrará las centralitas electrónicas antes de cada prueba. El vencedor de cada carrera recibirá medio millón de pesetas y 100.000 pesetas más si se clasifica entre los 10 primeros. De nuevo el premio final será el volante de un coche oficial para la temporada siguiente, más millón y medio de pesetas.

Nueva categoría en el Mundial

EN 1997 habrá una nueva categoría en el Mundial de motociclismo, según el contrato que la FIM ha firmado con

Dorna/TWP. Antes de que tenga plena vigencia como Campeonato del Mundo en 1997, el 95 y 96 serán un ensayo.

La nueva clase, llamada Thunderbike Trophy, se correrá con motos de 600 centímetros cúbicos derivadas de la serie, pero con normas distintas a las Superbikes. Aún deben definirse algunas especificaciones técnicas, los Grandes Premios en los que estarán y los pilotos que tomarán parte, aunque se sabe que 15 los propondrá el IRTA, 10 la Comisión de la FIM y 11 cada organizador. Las carreras no tendrán ligazón con el actual Campeonato Europeo de SuperSport, que se celebra con el Mundial de Superbikes, pero es evidente que la guerra está servida.



Gran Premio de Oro NH

LA cadena hotelera NH, que en el 94 entró en el Campeonato de España de Turismos patrocinando al equipo Alfa Romeo y a Adrián Campos, no lo podía haber hecho con mejor pie. En su primer año en el certamen su piloto ha conseguido el campeonato, y para celebrarlo NH Hoteles entregó a Campos el Gran Premio de Oro, trofeo diseñado por Eloy Chaves y realizado en bronce y cristal con un peso de 12 kilos. El acto, además de reconocer la labor del piloto valenciano, sirvió para institucionalizar este galardón, que piensan entregar al final de cada temporada al vencedor del CET, aunque no tenga patrocinio de NH. Magnífica iniciativa que introduce un aliciente más para todos los participantes de este campeonato que, año a año, va consolidándose al nivel de los mejores de Europa. NH seguirá en el 95 con el equipo Alfa Romeo y con Adrián Cam-



pos, ya que ha sido muy rentable y fructífero entrar en el patrocinio de programas automovilísticos.

Minardi contra Footwork

EL pleito que Minardi había puesto a la escudería Footwork por haber cambiado el nombre por Arrows, para, según Minardi, aprovecharse de los beneficios económicos por los puntos sumados, ya tiene una respuesta de la FIA. El organismo internacional considera que no hay indicios de malas intenciones y ha remitido al Consejo Mundial la reclamación, que parece ser que se resolverá simplemente con una multa para Footwork.

El espíritu del Dakar

FERNANDO Gil, solo, sin mecánico ni asistencia, privado entre los privados y con la rodilla maltrecha ha sido capaz de terminar décimo en el Granada-Dakar a lomos de su KTM. Su actuación se gestó a última hora y tomó la salida sin saber cómo funcionaba un GPS, suerte que en el barco Gallardo y Boluda le dieron algunos consejos básicos. Pese a todo, ha realizado la hazaña de llegar hasta la meta, donde Kinigadner, que lo buscaba cada día por si necesitaba algo, declaraba: «Lo de Gil no tiene nombre. Es el único de los de KTM que no me ha pedido ayuda».



PADDOCK

COSWORTH PARA MINARDI

Ford ha firmado un contrato con Minardi Escudería Italia para proporcionarle el motor Cosworth ED. El contrato contempla también el compromiso de trabajar conjuntamente para evolucionar este motor.

LA SAGA FITTIPALDI

Esta puede ser la última temporada en activo de Emerson Fittipaldi que piensa dedicarse a ser el manager de su sobrino Christian, al que considera uno de los pilotos jóvenes con más futuro.



EUROMASTER EN MARCHA

Seis carreras, tres en España y tres en Portugal, compondrán la primera edición del Euromaster, que se abrirá con los Montes de Cuenca -29 y 30 de abril- y se cerrará con las Dos Alcarrias.

EL JAPONES NODA EN SIMTEK

Hideki Noda, que el pasado año ya corrió con Larrousse los últimos tres Grandes Premios, estará este año en el equipo Simtek. Nick Worth, máximo responsable de Simtek, piensa que el joven japonés es una gran promesa.

PADDOCK

UN VOLANTE PARA ALBACETE

Parece que se aclara el panorama para Antonio Albacete, inesperadamente apeado del equipo Opel que ha preferido contar con Gené y Caffi para la próxima temporada. El piloto madrileño tiene muy avanzados los contactos con Teo Martín para disponer de un coche dentro de este equipo. Una excelente solución para Albacete, que de repente se quedó sin Opel y sin el patrocinio de Central Hispano, que ha decidido dedicar sus máximos esfuerzos a la vela.

PROBADOR DE WILLIAMS

Jean-Christophe Boullion, vencedor del pasado año del Campeonato Internacional de Fórmula 3000, es el piloto probador del equipo Williams. El joven francés realizó la pasada semana sus primeras sesiones con el equipo Rothmans Williams Renault en el Circuito de Estoril.

MAL ESTRENO

EL Circuito de Jerez fue elegido por Ferrari para iniciar el año. En el trazado andaluz, Gerhard Berger realizó la primera toma de contacto con las pistas del 412 T1 propulsado por el motor de tres litros, con el embrague al volante y acelerador electrónico. Durante los dos primeros días de pruebas se rompieron las tres unidades del nuevo motor de tres litros y el equipo tuvo que volver a casa.



De Castro con Conrad en el Jarama

EL preparador alemán Conrad estuvo en el circuito del Jarama, el más barato de Europa, para probar, ya adaptado a los nuevos reglamentos, el Spyder ex Kremer que el pasado año corrió las 24 Horas de Le Mans. El preparador trajo también el RSR de la categoría

GT 2 para que Miguel Angel de Castro, Balba González Camino y Regis Schuch rodaran con él. La actuación y los buenos tiempos que registró De Castro impresionaron a Conrad, mientras que Balba no pudo rodar al salirse Schuch y destrozarse el coche.

Saldaña puede correr en Daytona

TOMAS Saldaña, que ha descartado el Campeonato de España de Turismos y prepara su temporada europea de GT con Repsol, ha sido contactado por Kremer, que aprovechó su visita al Jarama para hablar con el piloto español y proponerle correr en Daytona. Las buenas relaciones que existen entre

ambos, y la experiencia de Tomás Saldaña con el Spyder, han hecho pensar a Kremer en el español para ocupar el puesto de cuarto piloto de su equipo. Tomás Saldaña está dispuesto a correr en Daytona si Kremer consigue el dinero necesario para poder alinear dos coches.



El nuevo monoplace nacido de la colaboración de Ford con Sauber será el único en disponer del motor Zetec R.



Planes deportivos de Ford para 1995

EN la ciudad de Zürich los directivos de Ford Motorsport han oficializado los planes deportivos para el presente año. El triunfalismo generado por el logro del Campeonato del Mundo de pilotos en Fórmula 1 en 1994, ha po-

evolución del viejo HB, a los equipos Larrousse, Pacific, al debutante Forti y a Minardi Scuderia Italia, que se encargará de evolucionar el propulsor ED.

En cuanto al campeonato de Su-

cionales. En el apartado de rallyes, Motorsport tomará parte en el campeonato del mundo con dos Escort Cosworth pilotados por François Delecour y Bruno Thiry. Sólo en determinadas ocasiones se alineará un ter-



Los directivos de Ford Europe y Ford Motorsport M. Whitake, A. Caspers y P. Gillitzer presentan el nuevo motor.



larizado el interés del coloso norteamericano alrededor de esta especialidad, en la cual su colaboración está ligada al equipo suizo Sauber, cuyo nuevo monoplace C 14 será el único en disponer del motor Zetec-R en la nueva versión de tres litros. Al mismo tiempo, se ha confirmado a Karl Wendlinger y Harald Frenzen en la faceta de primeros pilotos y al argentino Norberto Fontana como piloto de pruebas. Contemporaneamente, Motorsport suministrará el motor ED,

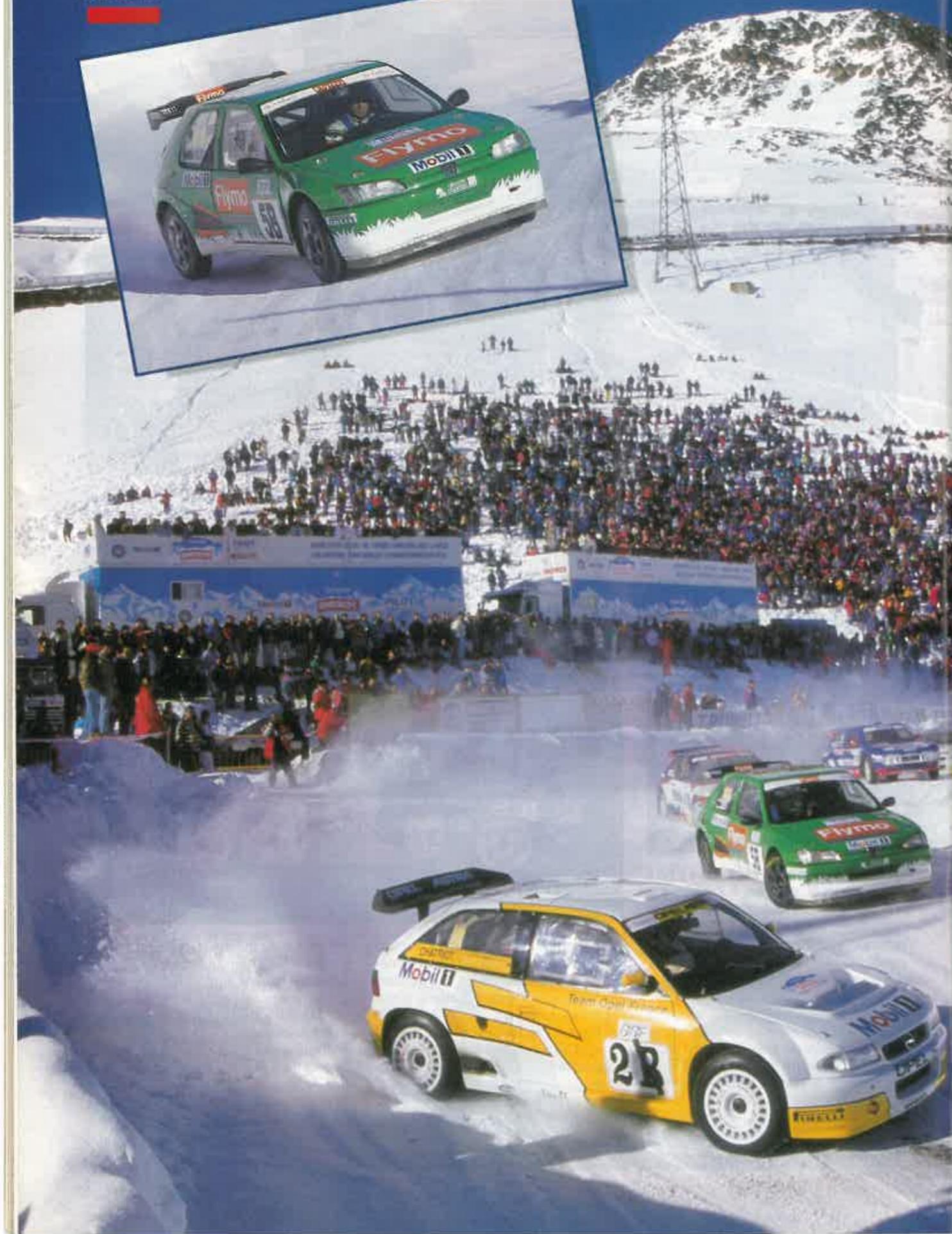
perturismos, Peter Gillitzer explicó que en Alemania el equipo Schuebel alineará dos coches con Riccardo Patrese y Thierry Boutsen a sus mandos. Junto a esto, las escuderías Eggenberg Racing y Wolf Racing competirán con sendos Mondeo encomendados a Rolan Asch y Kris Nissen.

En cuanto a España y Francia, Motorsport está estudiando la posibilidad de presentar varios Mondeo en los respectivos campeonatos na-

cer coche. Al mismo tiempo, en la factoría de Boreham, además de apoyar técnicamente al equipo RAS, se desarrollará un coche de tracción a dos ruedas para participar a los campeonatos nacionales.

Junto a esa gran cantera de pilotos que es la Fórmula Ford, se mantendrá la presencia en el campeonato Indy con el Lola-Ford T 95, en el Nascar y en las carreras de todo terreno en los desiertos USA.

GIGI CORBETTA



TROFEO ANDROS

FESTIVAL SOBRE HIELO

En el andorrano Pas de la Casa ha tenido lugar por primera vez una prueba del espectacular Trofeo Andros. El público gozó lo indecible viendo los interminables derrapajes controlados de los automóviles en la revirada pista helada.

SOL, hielo, derrapajes, velocidad, poderosos automóviles y pilotos de renombre. Con estos ingredientes es muy difícil no contentar al público y evidentemente los organizadores andorranos no fallaron. De la mano de BBF, la empresa formada por los hermanos Besoli -conocidos internacionalmente por su vinculación al mundo de las subidas en cuesta- y Alain Froment -antiguo especialista de las carreras sobre hielo-, el Trofeo Andros llegó a los Pirineos. La primera experiencia ha resultado un éxito deportivo, aunque Froment reconocía a Motor 16 que no lo había sido tanto a nivel organizativo -sobre todo porque nos ha fallado el apoyo institucional-. En efecto, cuando los organizadores esperaban contar con varios potentes quitanieves para poder preparar la nieve veían con desesperación cómo solo les adjudicaban uno mientras los demás estaban parados. Eso impidió poder limpiar la pista y echar agua para que se formara una buena capa de hielo. «Si eso y otros detalles no se arreglian, el año que viene no volveremos», declaró desafiante Max Mamers, creador del Trofeo Andros.

El Trofeo Andros se caracteriza por el elevado número de cortas y trepidantes mangas en las que los 70 pilotos comparten 35 coches. Primero se disputan los entrenos cronometrados, luego tres mangas clasificatorias y por último cinco finales. Todo ello se hace con un mínimo de cuatro coches en pista, mientras que las finales tienen la configuración de una carrera normal con salida en parado. La pista andorrana tenía dos partes muy distintas, una interna con tres «paellas» muy próximas entre sí y el bucle exterior, un amplio viraje de 180 grados en el que los vehículos ofrecían interminables derrapajes que iniciaban a velocidades superiores a los 150 kilómetros por hora.

Los coches calzan todos ellos neumáticos Pirelli Winter en medidas de 135/90 o bien 135/95, es decir, estrechos y altos, montados en llantas de 16 pulgadas y con un número ♦♦♦





Entre los BMW, Muller, con el Oreca, logró la cuarta plaza.

Chauche consiguió, con su Mega, la séptima posición en el scratch.



de clavos máximo de 304 por rueda, pudiendo disponer de un máximo de ocho por fin de semana. Una de las más importantes características de los coches es la de tener los más competitivos cuatro ruedas directrices. En palabras de Joan Vinyes, el piloto local que tomaba parte a bordo de un Peugeot 106 y que había hecho tests comparativos entre este sistema y el convencional, con este último se ganaban tres segundos por vuelta. El efecto es el siguiente: dado que las ruedas traseras giran en sentido contrario que las delanteras, al entrar en el viraje se potencia que el morro apunte hacia el vértice, mientras que cuando se contravolantea, el tren posterior ayuda a contener el derrape. En cuanto a las motorizaciones, si son hasta dos litros se impone un límite de peso de 830 kilogramos, mientras que si la cilindrada está comprendida entre los dos y los tres litros y medio el tope está en 950 ki-

logramos. Las potencias ofrecidas rondan «sólo» los 300 caballos, porque lo que se pretende es tener un par muy elevado. Habitualmente se emplean cambios de velocidades secuenciales de seis marchas y el reglamento prohíbe expresamente ayudas electrónicas tales como la telemetría, el ABS, las suspensiones activas, los controles de tracción, etc. Hablemos de los chasis: la mayoría son monocascos aunque en el caso de los BMW o los Seat es tubular. El motor acostumbra a estar en posición central y la carrocería es un simple caparazón similar al coche de partida. Los preparadores más importantes son Oreca, la firma dirigida por Hugues de Chaunac, que se ocupa de los BMW oficiales, y Snobeck, que hace lo propio con Opel.

Si nos detenemos en los Seat, digamos que están incritos por Seat Sport Francia y están contruidos, como hemos dicho, sobre un chasis tubular y con carrocería de Córdoba por el preparador Power Team. Del motor, el dos litros 16 válvulas, se encarga el reputado especialista Heini Mader, que extrae de la mecánica española cerca de 250 caballos. Los pilotos son los campeones de Europa de Rallyes Yves Loubet y Pierre-César Baroni, la campeona del Mundo de Rallyes Christine Driano y la campeona de Francia de Rallyes y Circuitos Carole Vergnaud. Los Seat han tenido un

debut difícil pero sus actuaciones han ido a más y así en Andorra Loubet ha terminado noveno en la general aunque no sin sobresaltos como es un accidente.

En la manga del Pas de la Casa han dominado claramente un hombre y un equipo: François Chatriot con su Astra 3 litros. Este ya se había impuesto en dos de las tres carreras anteriores y en Andorra se mostró intratable. Tras él se clasificaba otro especialista: Jean Pierre Malcher, el cual conduce un Peugeot 306 similar a los de Laffite y Belmondo. A continuación encontramos los BMW de Tarrés y Muller. El primero era uno de los grandes favoritos a la victoria final con su coche preparado por su propio equipo, pero una avería de motor en su final se lo impidió. Snobeck, con Opel, y tras el generoso gesto de Michele Mouton que renunció a pilotarlo en su final para no comprometer las posibilidades de aquél en su manga, fue quinto por delante del BMW de Balas y el Mega de Chauche. Los Mega, coches creados para condiciones difíciles, habían sido hasta ahora dominadores en esta especialidad, pero en la actualidad son superados por el Ford Cosworth 3 litros, el mismo que equipa el Escort de Tambay que tampoco tuvo suerte.

JOSÉ LUIS AZNAR



Entre los Seat, Loubet llevó su Córdoba al 9º puesto.

El andorrano Vinyes logró imponerse en la final D, con su Peugeot 106.



MAX MAMERS: EL «JEFF»

El Trofeo Andros es la obra de Max Mamers, un antiguo piloto que ha corrido en todo menos en Fórmula 1 y que tiene títulos de Campeón de Francia de prácticamente todas las especialidades: «Lo he hecho todo: monoplazas, turismos, rallyes, las 24 Horas de Le Mans, etc... Lo único que no he hecho es correr en Grandes Premios. Cuando lo hacía en fórmula me peleaba con Laffite y Tambay y hoy ellos corren en mi trofeo: no pueden negarme nada porque somos amigos desde siempre», exclama con legítimo orgullo este hombre de mediana edad que se caracteriza por su fuerza de carácter.

En efecto, Mamers tira personalmente de todos los hilos de su

trofeo que tiene ya cinco años de existencia. Lo lleva con mano dura, aunque no debe confundirse con intransigencia. Lo más importante en estas carreras son el espectáculo y el deporte y así, en caso de maniobras sucias, Max no duda en imponer duras sanciones e incluso en hacer pagar los desperfectos del coche rival al causante del incidente. Merced a ello, y al espectáculo ofrecido, el trofeo ha conseguido un importantísimo poder de convocatoria: los apellidos ilustres abundan entre los participantes y las marcas más importantes están representadas oficialmente con coches de altísima tecnología creados especialmente para esta competición.

El espectáculo es rey pero el de-



porte también, y en este aspecto cabe resaltar la flexibilidad del organizador en muchos momentos de la prueba.

Así, dado el frenético ritmo de mangas en las que van participando los coches, cuando uno se retrasa porque se está reparando se le espera un tiempo prudencial, que puede fácilmente superar el estipulado cuando lo normal sería que una vez agotado el plazo se le excluyese. Nadie protesta y todos esperan, sabedores de que hoy es por tí pero mañana puede ser por mí. En nuestro país seguro que no sucederá así y lloverían las descalificaciones, aunque con ello las parrillas se fueran mermando y por ello empobreciendo el espectáculo.

COMO LOS GRANDES

Entre las innumerables mangas del Trofeo Andros tiene lugar una competición reservada a periodistas que se enfrentan a bordo de unos pequeños y ágiles Citroën AX 4x4. Motor 16 figuraba entre los diez invitados. Tras problemas mecánicos en los entrenamientos, su enviado especial hizo cuarto en la primera final pero, demasiado confiado, tras las dos restantes debió conformarse con ser sexto. Decepcionado pero muy contento tras la excitante experiencia de la conducción sobre hielo, me consolé al menos con el triunfo de mis compatriotas Máximo Sant y Roberto Matias, ambos de «Autopista», que se impusieron con brillantez.

CITROËN SPORT

Fábrica de victorias

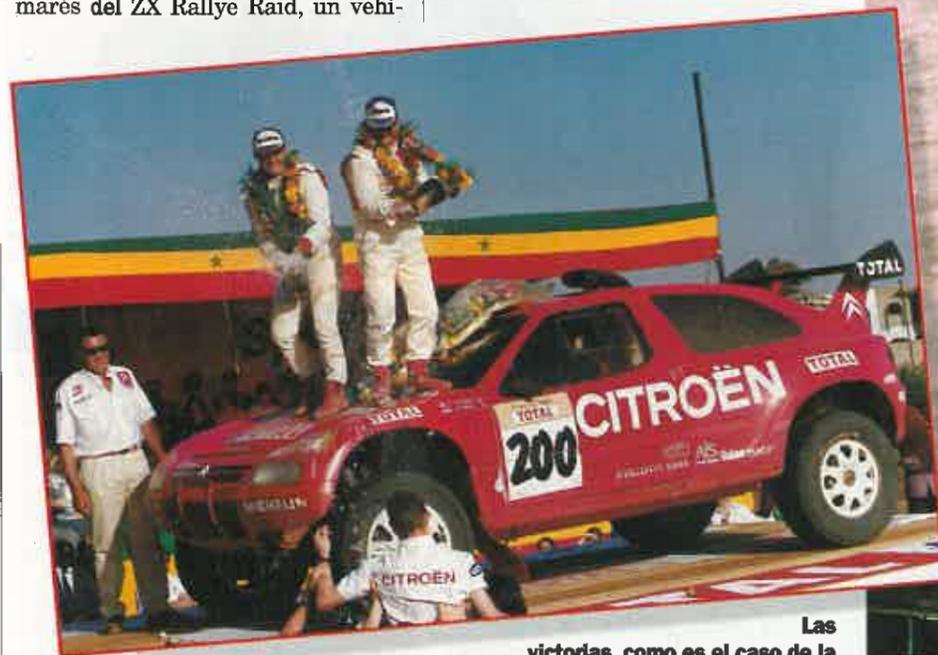
Actualmente el ZX Rallye Raid es invencible en raids, un coche evolucionado y desarrollado por Citroën Sport en sus instalaciones de Velizy, donde un buen número de profesionales hacen posible las victorias de este modelo.

CITROËN ha conquistado una nueva victoria en el mítico y siempre duro y difícil Granada-Dakar, denominación que sustituye y que sustituirá en los próximos años a la de París-Dakar. Un triunfo que se suma a un dilatado y dorado palmarés del ZX Rallye Raid, un vehí-

la marca francesa se adjudicó el Título de Constructores de la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno con siete triunfos sobre siete participaciones, un galardón que obtenía por segundo año consecutivo. El programa de esta especialidad automo-



En Velizy, Citroën Sport cuenta con unas modernas instalaciones. En una superficie de 6.000 metros cuadrados trabajan unos profesionales excepcionales.



Las victorias, como es el caso de la última en el Granada-Dakar, no son cosa sólo del piloto. Para conseguirlas hace falta un equipo de profesionales detrás, éste el caso de Citroën Sport, que además cuenta con los medios para obtener buenos resultados.

culo que, hoy por hoy, no tiene rival en las carreras tipo raid que se disputan en el desierto africano. El dominio de este coche de Citroën en algunos casos es abrumador, basta con poner el ejemplo de la temporada 94, en la que el equipo de competición de

vilística, lo gestiona Citroën Sport, departamento de competición de la marca del doble «chevron» con Guy Frequelin a la cabeza, un ex piloto de rallyes que logró notables triunfos en el mundial de la especialidad y unido desde hace ya muchos ♦♦♦



años a Citroën. Con el ánimo de agrupar esfuerzos, y sobre todo de reducir costos, Citroën Sport está ubicada desde hace unos meses en Velizy, muy cerca de París, junto a las instalaciones de Peugeot Sport, donde dispone de una superficie de 6.000 metros cuadrados, en las que trabajan un total de 117 personas, 12 de ellas ingenieros, más 55 personas que trabajan a la vez para Citroën y para Peugeot. Para poder desarrollar convenientemente su trabajo y con garantías de éxito, en Citroën Sport disponen de los últi-

FICHA TECNICA

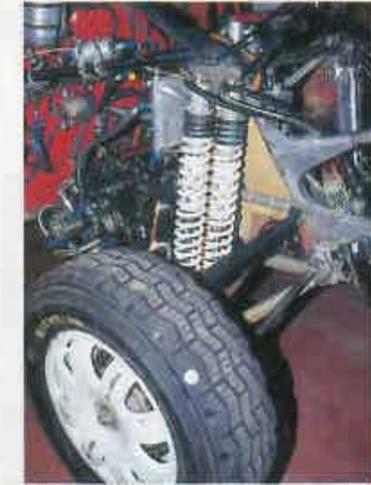
MOTOR: Central transversal de 4 cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de correa dentada. 4 válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.499 c.c. Diámetro por Carrera: 93 mm x 92 mm. Compresión: 6,7 a 1. Potencia máxima: 330 CV a 4.500 rpm. Par máximo: 59 mkg. a 3.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica Magneti-Marelli, turbocompresor Garrett con una presión de alimentación de 2,4 bares e intercooler. **TRANSMISION:** Tracción a las cuatro ruedas con diferencial central viscoso Ferguson. Caja de cambios manual de 7 velocidades. Embrague: bidisco en seco con accionamiento hidráulico. **DIRECCION:** Sistema de cremallera y piñón asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. **FRENOS:** Discos autoventilados, delante 355 mm. ϕ y detrás 315 mm ϕ . **SUSPENSION:** Independiente a las cuatro ruedas con doble conjunto de muelles y amortiguadores y barra estabilizadora delante y detrás. **RUEDAS:** Neumáticos: Michelin 18/80 x 18 delante y 21/80 x 16 detrás. Llantas Speedline de 18 pulgadas delante y de 16 detrás. **DIMENSIONES Y CAPACIDADES:** Longitud: 4.690 mm. Anchura: 2.018 mm. Altura: 1.818 mm. Via delantera y trasera: 1.740 mm. Capacidad del depósito de combustible: 480 litros.

mos adelantos técnicos, tanto de utillaje de taller como de diseño, teniendo a su disposición para esto último los más modernos y sofisticados equipos y programas informáticos. Sobre el departamento de diseño, hay que decir que trabaja en estrecha colaboración con el centro de estilo de la marca.

El departamento de competición de Citroën ha trabajado de forma especialmente dura para poner a punto los ZX Rallye Raid que han tomado parte en el Granada-Dakar, cuatro en total, que comparándolos con los coches que participaron en el 94 en la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno presentaban muchas novedades. El mayor esfuerzo ha es-



En Velizy Citroën tiene montada toda la infraestructura necesaria para evolucionar los ZX Rallye Raid. Además también tiene el almacén de repuestos que necesita.



Uno de los mayores aciertos de los ingenieros de Citroën Sport ha sido el diseño de las suspensiones del ZX Rallye Raid. Tienen un recorrido de más de 40 centímetros, lo que le permite una movilidad excepcional en el desierto.



tado dirigido a someter a este modelo a una cura de adelgazamiento, consiguiendo finalmente una reducción del peso de 50 kilos, 8 de ellos del motor, fruto de un rediseño de muchas de sus piezas, el resto lo han logrado reduciendo peso del chasis y de diferentes elementos de la carrocería. Con respecto al chasis, ahora es de tipo tubular, lo que permite un mejor acceso a los mecánicos para solucionar algún inconveniente mecánico. Otra novedad muy importante es que la parte delantera ha sido rediseñada, consiguiendo un reparto de pesos mucho mejor, aligerando las ruedas traseras, que antes, en etapas largas, daban problemas de desgaste y sobre todo las suspensiones se fatigaban en exceso. Los nuevos ZX Rallye Raid, a diferencia de sus predecesores, pueden cargar ahora dos ruedas de repuesto bajo el capó delantero. En unos ensayos previos al Granada-Dakar, los pilotos se mostraron encantados con estas mejoras, para todos ellos el ZX resultaba un vehículo más fácil y cómodo de conducir. El motor también sufrió

modificaciones, encaminadas a obtener una mejor curva de potencia y buscando el óptimo rendimiento del vehículo en las duras etapas de dunas de Mauritania. Además, la inyección electrónica fue muy mejorada, dotándola de un detector de picado de biela en el caso de que tuviesen que utilizar una gasolina de poca calidad.

Al margen de la mejoras técnicas y de peso de los ZX Rallye Raid, han dotado a este vehículo de una carrocería más aerodinámica y de unas tomas de aireación y refrigeración más eficaces. Otra curiosidad de este coche es que dispone de un sistema de extinción de incendios, evolucionado del que utilizan los helicópteros con sensores ópticos. Una serie de mejoras que han funcionado a la perfección, como lo demuestra la victoria de Pierre Lartigue en el Granada-Dakar. Pero en Citroën Sport no descansa y en su ánimo de superación están trabajando en una serie de proyectos que en un corto plazo de tiempo estarán incorporados a las siguientes evoluciones del ZX Rallye

Raid. Este es el caso de una caja de cambios de tipo secuencial que están desarrollando, sobre todo para utilizarla en las Bajas. También están estudiando la posibilidad de equipar sus coches con sistema de aire acondicionado; en unos estudios que han realizado, han podido comprobar que el incremento de peso de este elemento quedará compensado a la larga, ya que los pilotos, al sufrir unas fuertes temperaturas en el interior de los vehículos, alcanzan un alto grado de deshidratación y rinden mucho menos, realizando en esas condiciones una conducción mucho más lenta. Lo cierto es que Citroën hace un fuerte esfuerzo, tanto económico como tecnológico, buscando el triunfo en cada carrera. Salvador Serviá, integrado en este equipo en el recién finalizado Granada-Dakar, nos comentó en su día al respecto que, viendo cómo trabaja este equipo, comprende que las carreras no se ganan por casualidad. ●

MANUEL MADRID
FOTOS: J. A. DIAZ/M. MADRID



El máximo responsable de Citroën Sport es Guy Frequelin (en la foto pequeña en el centro), un ex piloto de rallyes que lleva ya muchos años unido a la marca francesa. El se encarga de coordinar todos los proyectos de competición de Citroën.

RALLYE DE MONTECARLO

VOLVER A EMPEZAR

La edición 63 del mítico Rallye de Montecarlo ya está en marcha. Carlos Sainz salió desde Barcelona en olor de multitudes. Perdida en última instancia la corona del 94, ahora vuelve con nuevas ilusiones, pero también con un cúmulo de incógnitas.

ANTE un gentío que los aclamaba con fervor y admiración, Carlos Sainz y Luis Moya salieron desde Barcelona tal y como sus máximos rivales Delecour, Auriol y Kankkunen lo hacían desde sus puntos de partida respectivos. Los cuatro buscan la victoria y los cuatro también esperan ceñirse la corona de campeones. Sólo hace dos meses que se enfrentaron por última vez, en el frío barro del

RAC británico, y de nuevo van a verse las caras. Sin embargo, en ese lapso de tiempo muchas cosas han cambiado, porque en 1995 el Mundial estrena un nuevo reglamento. Este no satisface a los pilotos, que piensan que su seguridad será menor,

pero lo más importante es ver cómo las nuevas reglas del juego pueden haber influido en la competitividad de cada uno de los coches. Las modificaciones principales afectan a la brida del turbocompresor, ahora más pequeña y por tanto la potencia será menor; a los reconocimientos previos, un máximo de tres pasadas por tramo; a los neumáticos, se restringe su número y se prohíben los slicks; las asistencias, también más limitadas, y, por fin, el número de pruebas pun-

tuables es ocho, sin posibilidad de descartar ningún resultado. La fiabilidad, la prudencia -dentro de lo que cabe- y, por qué no, la suerte, van a ser ahora virtudes capitales. Los pilotos van a tener que correr conservando sus gomas y pensando que un error va a ser mucho más caro que antes. En lo técnico es evidente que es una incógnita cómo habrá respondido cada motor a la limitación de la brida y en cuanto a los neumáticos está por ver la competitividad de cada suministrador. Con un sólo equipo de «ouvriers» que deberá por lo tanto pasar mucho antes por cada prueba cronometrada con lo que las notas serán menos precisas, y con neumáticos que deben durar dos tramos, ésta será pues la carta más difícil de la prueba monegasca, todavía más decisiva que en el pasado: «Antes buscábamos el mejor neumático para cada especial, ahora tendremos que escoger el menos malo para dos» explicaba el español.

Con estas cosas en la cabeza, pero determinado a vencer, «o al menos a hacer de los tres primeros» nuestro héroe se enfrenta pues a un Montecarlo todavía más imprevisible que de costumbre. La meteorología anuncia frío pero pocas precipitaciones, eso significa que por el momento los participantes tienen grandes posibilidades de encontrar mucho hielo, siempre tan traicionero, pero en cambio poca nieve, o al menos sólo en los grandes «cols», aunque ya se sabe que eso puede cambiar en cuestión de minutos.

Junto con Sainz también salían sus escuderos Colin McRae, a quien el público catalán reprochó su actua-



El equipo Subaru para la presente temporada estará integrado por Carlos Sainz y sus escuderos Colin McRae y Piero Liatti. Los privilegios serán para el mejor clasificado.

Carlos Sainz y Luis Moya intentarán empezar con un buen pie el Mundial del 95. En Barcelona fueron despedidos en olor de multitudes.



Primer Raduno Coupé Fiat: Más de lo esperado

PARA arropar en su salida desde Barcelona a los pilotos italianos Gianni Giudici y Arnaldo Bernacchini, que toman parte en el «Monte» a bordo de su flamante Fiat Coupé Turbo Grupo N, se organizó el primer Raduno Coupé Fiat para los poseedores del último mito turinés. La respuesta ha sido masiva en cuanto que a los participantes se les ofrecían alicientes tan tentadores como visitar Barcelona y muy especialmente el museo del Antic Car Club de Cataluña, salir desde el mismo podio que los participantes del rallye, hacer el primer tramo de enlace hasta el control de paso de



Pais y, el domingo, tomar parte en tandas cronometradas en el circuito de Can Padró, donde recibían los consejos de Salvador Cañellas y Josep Arqué. La respuesta fue masiva y así se contaron centenar y medio de coupés venidos de toda España, una respuesta que superó toda previsión, tanto que, en broma, corría la voz entre los responsables de «que no sabíamos que hubiéramos vendido tantos».

La reunión fue una fiesta agradable y distendida organizada con profesionalidad y de la cual los participantes salieron con excelente recuerdo. Un apunte: el color amarillo era el más abundante, certificándose pues que los poseedores de este automóvil no están dispuestos a pasar desapercibidos.

ción en el RAC con algún silbido, y el tercer hombre de la casa en esta prueba, el italiano Piero Liatti. Naturalmente, tras lo acaecido en el RAC, está claro que en el equipo Subaru ha habido conversaciones de alto nivel y así en principio Carlos y Colin parten en igualdad de condiciones, pero cuando el título esté al alcance de uno de los dos, el mejor situado gozará de una situación de privilegio.

En la carrera hay dos españoles más, se trata de Jordi Vidal-Albert Piferrer y Ana Barbero-Ana Berche. Ambos equipos han salido desde Turín, dado que pilotan sendos Fiat Cinquecento «oficiales» y acuden con el apoyo de la Fiat en premio a su pasada actuación. El Montecarlo, pues, ya está en marcha. Señores, la ruleta gira. ¡Hagan juego!

JOSÉ LUIS AZNAR

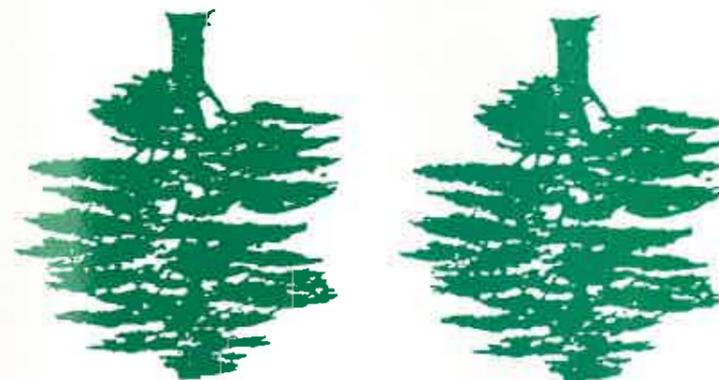


NO QUISIERA INTERRUMPIRLE,
EL ATRACO, PERO SE LE ESTÁ
LLEVANDO EL COCHE LA GRUA



JUAN BALLESTER

SE EGOISTA. CUIDA TUS PULMONES.



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

Bassat Ogilvy & Mather



CUPON DE INSCRIPCION

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

- DESEO PLANTAR:**
- 1 árbol (3.000 ptas.)
 - 2 árboles (6.000 ptas.)
 - 3 árboles (9.000 ptas.)
 - ___ árboles (3.000 ptas. c/u)

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

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

Hot Dogs!



FUERA DE SERIE



ASTON MARTIN LAGONDA VIGNALE

Motor 16

31 de enero 1995

589 • 375 ptas.

COMPARATIVA



SEAT IBIZA 1.4 i CLX

- Habitabilidad conseguida
- Motor brillante
- Equipamiento muy completo

RIVALIDAD FAMILIAR



VW POLO 1.3 CONFORT

- Buen comportamiento
- Excelente acabado
- Eficaz conjunto mecánico

A LA VENTA EN FEBRERO



NUEVO ESCORT 95