

DAEWOO YA ESTA EN ESPAÑA



# Motor 16

SEMANAL

28 de febrero 1995 • Núm. 593

• 375 ptas.

**DOS MAS PARA LA FAMILIA**



**Ford Galaxy y  
VW Sharan**



**PRUEBA  
A FONDO**



**AL VOLANTE DEL  
FIAT BARCHETTA**



**Ford Mustang  
Pontiac Firebird**

**USA PRESUME DE DEPORTIVOS**

CONQUEST EUROPE NAT



Cuore Sportivo



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

# ALFA 145. SORPRENDENTE ALFA ROMEO.

Alfa Romeo recomienda lubricantes 

- 5 **EDITORIAL**
- 8 **PUNTO DE MIRA**
- 16 **LO ULTIMO**  
**Ford Galaxy y Volkswagen Sharan.** El monovolumen creado entre Ford y VW llegará en primavera.
- 26 **AL VOLANTE**  
**Sistema ESP de Mercedes.** Un avance de la marca alemana para evitar deslizamiento.
- 30 **Daewoo Nexi y Aranos.** La gama de modelos de la nueva marca coreana ya a la venta.
- 36 **Saab Sensonic.** El fabricante sueco ha desarrollado un sistema de cambio sin pedal de embrague.
- 38 **Fiat Barchetta.** El nuevo descapotable italiano, nacido para enamorar.
- 44 **A FONDO**  
**Ford Mustang 5.0 GT Cabrio.** La marca del óvalo estudia traer a España el Mustang, el más mítico de sus modelos.
- 50 **Pontiac Firebird.** Un deportivo grande de tamaño y de línea impactante.
- 54 **DISEÑO**  
**Concurso BMW.** Un certamen de diseño presenta híbridos entre el deportivo y la motocicleta.
- 61 **PRECIOS**
- 92 **CUENTENOS SU CASO**
- 94 **MOTOS**  
**Yamaha Max-4.** Moto de nieve para disfrutar a toda marcha.
- 98 **DEPORTE**  
**A todo gas.**
- 103 **McLaren-Mercedes F-1.**
- 108 **Superfórmula Coloni.** Nuevo monoplaza para Fórmula 3.
- 110 **Entrenamientos IRTA.** Se inicia la temporada de motos.
- 114 **JUAN BALLESTA**

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla. 400 ptas. 4% IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal 500 euros.



26 Con el ESP, Mercedes aumenta la seguridad ante los patinazos.



54 Concurso de diseño BMW.



94 Moto de nieve Yamaha Max-4.

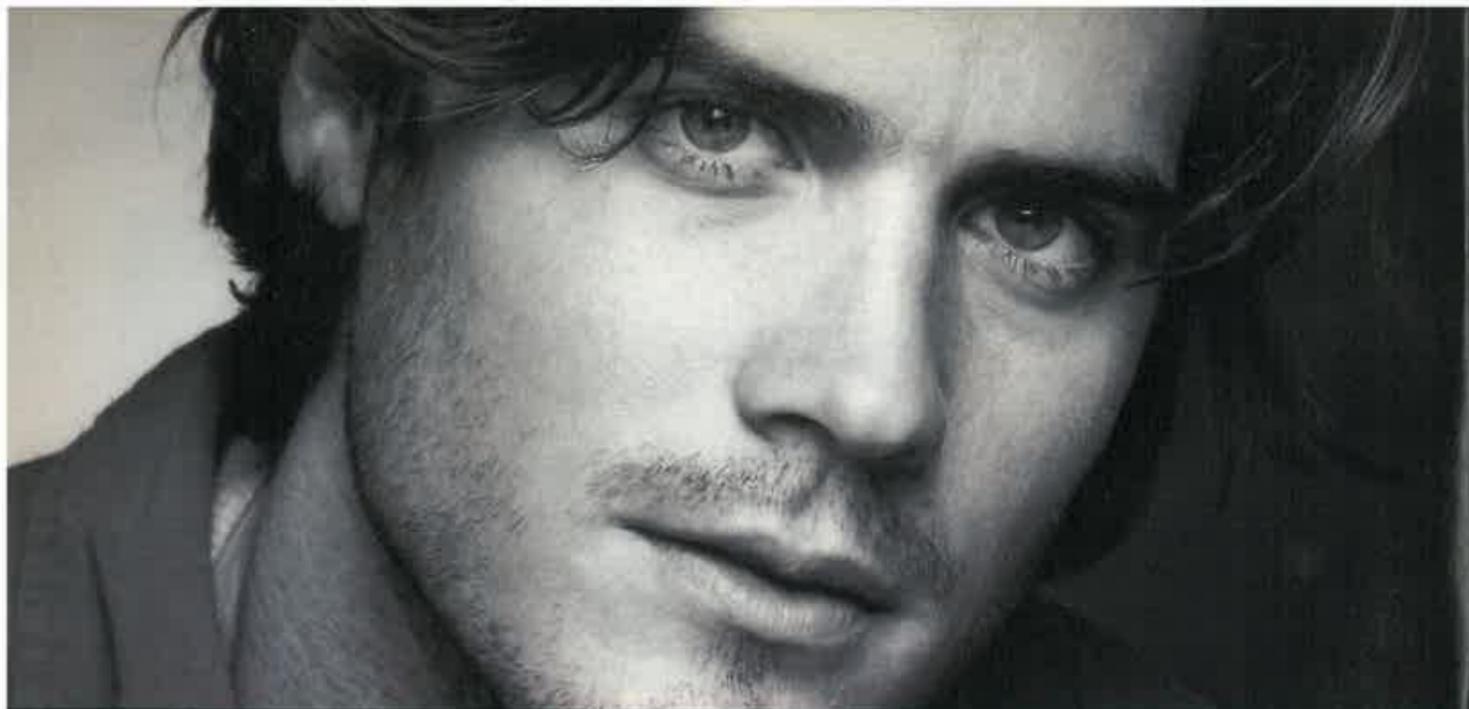


Saab Sensonic: un embrague sin pedal. 38



108 Superfórmula Coloni: Enzo Coloni crea un nuevo monoplaza para Fórmula 3.

**FE DE ERRORES.** En el número 591 de Motor 16 se atribuía, por error, el diseño de un prototipo de Lamborghini a Bertone, cuando, en realidad, corresponde a Giugiaro y la carrocería pertenece a Italdesign.



# JASPER

**{ JOVEN, AUNQUE SOBRADEMENTE PREPARADO. }**



## Clio



**RENAULT**

**Motor 16**

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

**Presidente**

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

**Director:**

Angel Carchenilla

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M<sup>a</sup> Jesús Beneit (Información) Víctor Piccione (Producto). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Robledo. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillerau (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jurgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); M<sup>a</sup> Belén Valdehita (Cierre). **Ilustraciones:** Jesús Espinosa, Enrique Llorca, Enrique Ortega, Francisco Podadera (Diseño). **Autoedición:** José M<sup>a</sup> Gómez-Morán (jefe).

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

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

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

**Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.

**Distribuye:** SGEL. Avda. Valdeparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

 **MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIP. **COPYRIGHT 1999.** Depósito Legal: M.30.247.1982. Difusión controlada por OJD.

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

## El debate

**V**IVIR en directo los acontecimientos y las noticias, según se producen, es privilegio del periodista. Nuestro oficio es comunicar y transmitirlo a la opinión pública, un trabajo que, además, nos hace disfrutar. Como ocurrió hace unos días, cuando tuve la oportunidad de arbitrar un debate entre representantes de la Administración y los Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). Un encuentro que se realizó justo cuando el estancamiento de las ventas de enero ha obligado a cuestionar cómo se va a desarrollar el año y qué posibles medidas sería conveniente tomar.

En esta ocasión el punto de encuentro ha sido la Agencia EFE y el escenario, el programa de radio «Cuentakilómetros», que dirige Angel Alonso. Los protagonistas, el Secretario de Estado de Industria Juan Ignacio Moltó y por ANFAC, el director general de la patronal, Enrique Fernández-Laguilhoac. Dos puntos de vista diferentes, obligados a confluir por el bien de todos.

Según el Ministerio, tenemos en España una industria del automóvil vigorosa. En nuestro país se fabrica un producto de gran calidad, con capacidad para competir en todos los mercados. Como consecuencia de esto, hay varias multinacionales que hoy están buscando ubicación para instalarse aquí con nuevos productos. En el apartado de la fiscalidad, para el Secretario de Estado, el Plan Renove, en sus dos fases, es un éxito. Incluso mejor que el plan francés, si se establecen comparaciones.

Moltó entiende que se quiera aspirar a más, una vez alcanzada la mágica cifra de 900.000 coches vendidos, pero está por ver que nuestro mercado pueda superar esta marca. En cuanto a moderar la presión fiscal, considera que si se llevara a cabo, habría que hacerlo con mucha cautela, ya que, con esta medida, es-

taríamos primando a los vehículos más altos de gama y, por tanto, a los de importación. Para el responsable de la política industrial, es conveniente primar los productos españoles por encima de los fabricados fuera de nuestras fronteras, que también se aprovecharían de esta rebaja de impuestos.

En este punto, el representante de ANFAC recordó al señor Moltó que estamos en una Europa sin fronteras y a lo que tenemos que aspirar, y ése es el objetivo de los fabricantes, es a una fiscalidad que sea la misma para todos y donde la eficacia de las empresas permita ofrecer los mejores precios a los usuarios.

También recordó que la cifra lógica de ventas en España tiene que ser superior al millón de coches, y puso como ejemplo a Alemania, con

una tendencia de compra anual de 3,98 por mil habitantes. O Francia, con un 3,44. También incluyó la cifra del Reino Unido, 3,30, mientras que en España todavía estamos en el 2,32. Y en esto influye mucho el impacto del impuesto, que es casi el doble. Prueba de ello es que, gracias al precio competitivo de los coches que salen de fábrica en España, se ha conseguido una producción récord de 1.821.696 turismos, de los cuales, el 73 por ciento ha ido a parar a la exportación.

Al final, visto que las espadas estaban en lo alto y sin acuerdo entre las partes, se decidió hablar del libro blanco de la industria española y de la importancia que tiene iniciar ese debate nacional en el que habrá que analizar toda la problemática de los fabricantes, tanto de los que se dedican al producto final como al de componentes. Estos últimos ya están compitiendo con ventaja a nivel mundial.

ANGEL CARCHENILLA

Superar los 900.000 coches vendidos es difícil según el Ministerio. Para los fabricantes, que siguen pidiendo ayudas, hay que superar el millón.

Dicen que  
en el estómago  
se produce una  
extraña sensación  
cuando estamos  
delante de  
algo especial.



Primero serán tus ojos.  
Ante ellos aparecerá una  
figura compacta, elegante,  
enérgica. En la que cada  
línea consigue describir lo  
más avanzado en diseño de  
automóviles.

Después serán tus manos.  
Acariciarán el volante, tomarán  
el control.

Más tarde vendrá tu mente y  
miles de sentimientos se agol-  
parán en ella, el revolucionario  
motor de 20 válvulas, una sen-  
sación absoluta de seguridad y  
control, el silencio, la potencia,

la rigurosa calidad de los  
detalles más insignificantes.

Luego seguirá tu corazón.  
Simplemente palpará con  
fuerza.

Y será de repente, en tu  
estómago, aparecerá una  
extraña sensación.

Y sentirás que estás  
delante de algo especial.

**Gama Audi A4:**  
A4 1.8 20 v 125 CV  
A4 1.8 T 20 v 150 CV\*  
A4 2.6 150 CV\*  
A4 2.8 174 CV\*  
A4 TDI 1.9 90 CV

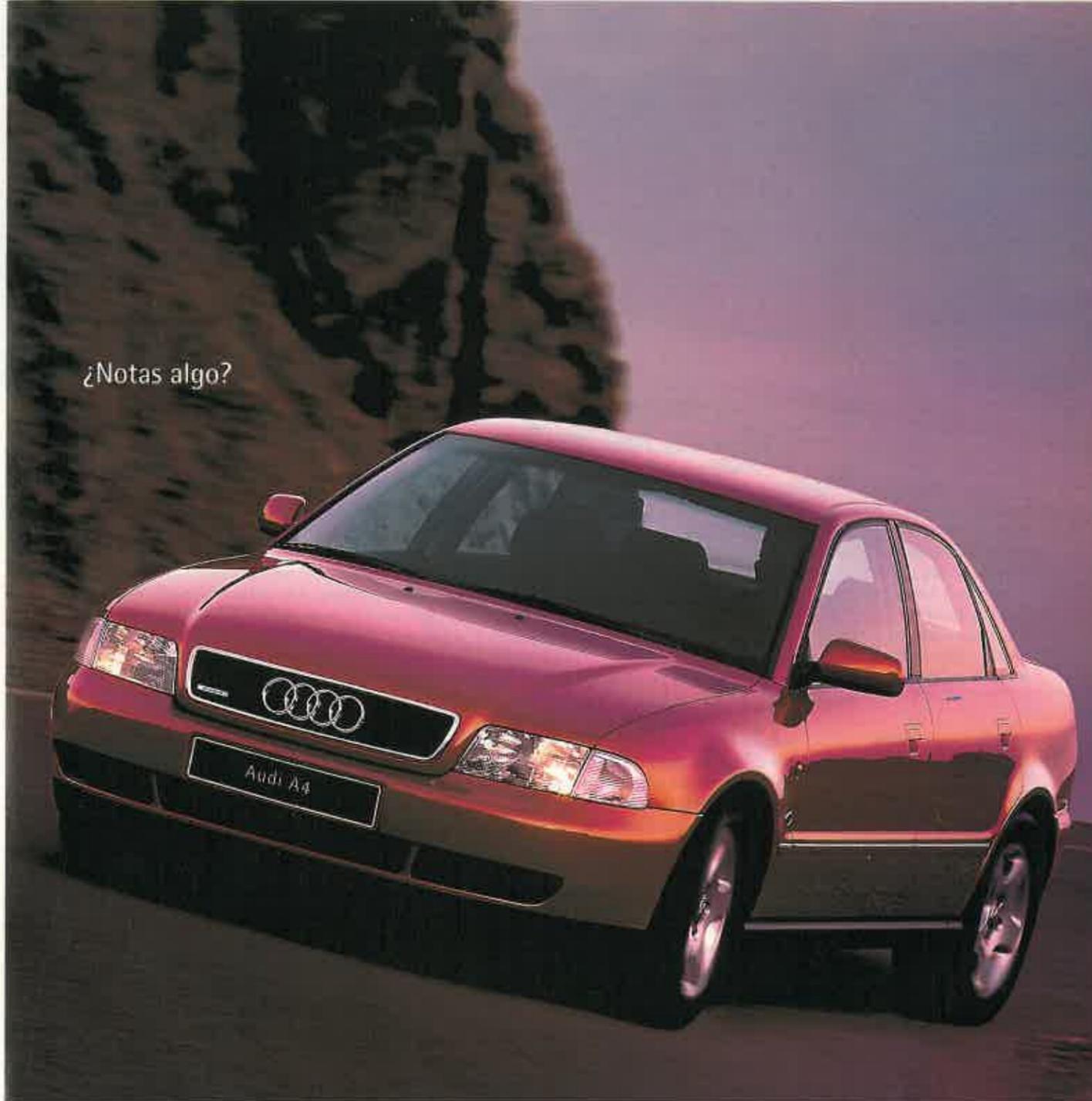
\*Disponible en versiones quattro®



Audi A4 desde 3.250.000 pts. PVP recomendado (IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos)

Si deseas más información llama al 900 100 621

¿Notas algo?



Mr. Gere's entire fee has been donated to charity.

## SEMÁFOROS

Una vez más el Ayuntamiento de Barcelona toma la vanguardia en cuanto a iniciativas de seguridad vial. Esta vez, y haciendo caso a los innumerables clamores que se han oído desde hace años, ha iniciado de forma experimental la sustitución de la peligrosísima señalización horizontal por otra marcada con pintura antideslizante. Mientras la técnica no para de avanzar en cuanto a neumáticos, ABS o sistemas antipatinamiento, los responsables de las administraciones parecen anclados en el tiempo de las calzadas romanas, y si no, que se lo pregunten a cualquiera que vaya en moto y pise un día de lluvia una raya blanca.

La revista «Actualidad Económica» ha entregado, una vez más, sus premios a las 100 mejores ideas del año. Entre las ideas galardonadas, algunas se refieren al automóvil, como el Plan Renove II del Ministerio de Industria; el aceite Total Quartz, que supera la norma internacional API SH; Europcar, por su contribución con la ONCE en el alquiler de coches para minusválidos; el autobús urbano de Iveco que utiliza gas natural; el sistema de embrague automático del Renault Twingo Easy...

### OPEL FRONTERA '95

## Más potencia, menos consumo

EL Opel Frontera viene cargado de novedades en 1995. Las modificaciones afectan principalmente a los motores. El 2.4 de gasolina ha sido sustituido por el 2.2 Ecotec de 16 válvulas que desarrolla 136 caballos de potencia máxima. Con este motor se mejoran sustancialmente las prestaciones a la vez que se reduce el consumo. En cuanto al Diesel, el 2.4 turbodiesel pasa a ser ahora un 2.8 turbodiesel de inyección directa Isuzu que desarrolla 113 caballos que tam-



bién está disponible en la versión Sport. El resto de las modificaciones afecta a las suspensiones y al equipamiento de toda la gama de este todoterreno.

### LA GUARDIA CIVIL DE SANTANDER

## Falsean las multas para aumentar ingresos

VARIOS mandos de la Guardia Civil de Santander ordenaron a sus agentes falsear multas por alcoholemia, aunque los conductores no sobrepasaran los 0,8 gramos de alcohol en sangre (mínimo penalizado por la Ley), con el fin de aumentar los ingresos, según ha puesto de manifiesto una información de Roberto Larrea, de Diario 16

Los hechos ocurrieron entre los años 1990 y 1991 y han sido denunciados ante el juzgado número 3 de Santander por el guardia civil Eutiquio Hernández Miñambres, que asegura haber sido acosado por sus superiores al mostrar su desacuerdo con tan peculiares órdenes.

Desde junio del 90 hasta octubre del 91 circularon por el Subsector de Tráfico de Santander diversas órdenes -escritas y comunicadas a los agentes mediante reuniones- en las que se les «recomendaba» incrementar las multas por efectos del alcohol, aunque los conductores no registrasen los 0,8 gramos en sangre. A esta medida le siguieron otras como no sancionar por el artículo 53 de la Ley de Seguridad Vial (no obedecer una señal de obligación o prohibición) e imponer sanciones más graves, entre ellas la de «conducción temeraria». De esta forma, la multa pasaba de las 5.000 a las 50.000 pesetas con retirada del carné de conducir.

Una de las órdenes es-

critas, por la que se obligó a los motoristas de Tráfico a falsear datos sobre el conductor denunciado, fue firmada el 6 de junio de 1990 por el entonces capitán jefe del Subsector de Santander, Antonio Feijó Fernández, y en ella se notificaba a los agentes que en los atestados instruidos por conducción bajo los efectos del alcohol no se hiciese constar el comportamiento externo del conductor, ya que al poner «comportamiento normal» o «aspecto general correcto» a conductores que daban entre 0,6 y 1,2 de alcoholemia, los jueces absolvían a los denunciados al tener en cuenta esas observaciones.

Además, varios agentes han declarado ante el juez que sus servicios en carretera eran «peores» o «mejores» en función del número de multas mensuales que realizaban, ya que «el que no ponía 70 multas al mes no era un buen motorista». Para ello, se elaboraban listas detalladas con las sanciones mensuales que cada agente imponía y las anotaciones «M» o «R». La letra «M» significaba mal y la «R» regular, según se ha reconocido en declaraciones judiciales.

El guardia civil que denunció los hechos solicitó en octubre del 92 una audiencia con el entonces director general de la Benemérita, Luis Roldán, pensando que resolvería las irregularidades, aunque la petición le fue denegada.



# CHRYSLER neon



## Brilla con luz propia

El Chrysler Neon

brilla con luz

propia en seguridad con doble

Airbag y frenos ABS, de serie. En

potencia, con su motor de 2.0L,

16 válvulas y 132 CV. En

comodidad, con aire acondicionado, dirección asis-

tida, cierre centralizado

y elevalunas eléctricos.



En amplitud, por su diseño de cabina adelantada.

En respeto por el medio ambiente, con un 70% de

componentes reciclables. Y por

supuesto en economía, con un consumo

sorprendentemente

bajo: 6,3 litros a los

100 km a 90 km/h.



CHRYSLER NEON 2.790.070 ptas.

Precio recomendado en Península y Baleares. IVA, impuesto de matriculación, transporte y gastos de preentrega incluidos.

neon

UN BUEN AMIGO. UN GRAN COCHE.



72 PUNTOS DE VENTA OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN TODA ESPAÑA

CHRYSLER

# Novedades Salón de Ginebra

**Aunque todavía quedan algunas semanas para la cita anual de Salón del Automóvil en Ginebra, los fabricantes aceleran el ritmo y anuncian sus novedades para el evento que este año promete ser particularmente jugoso.**

## BERTONE COUPE

Sobre la base del nuevo Lancia Kappa, el carrocerero italiano va a presentar en Ginebra un coche totalmente nuevo, en el cual se conjugan la elegancia con un talante moderadamente deportivo. Bertone ha cuidado especialmente el estilo en consonancia con la tradición deportiva de Lancia, pero sin olvidar que se trata de un coche de alto nivel con unas grandes exigencias en materia de confort.



## DAEWOO ITALDESIGN

En Ginebra se va a poder corroborar el empuje de los fabricantes coreanos. Daewoo, ha encargado al diseñador italiano Italdesign un prototipo de coche deportivo de 2+2 plazas, con el cual la marca pretende mostrar su potencial. Además de la labor de imagen encomendada a este coche, es un campo de prueba para la tecnología puramente coreana. Toda la mecánica es genuina de la marca y dispone de un motor de seis cilindros en V montado delante, por detrás del eje delantero que desarrolla 230 caballos. No es fácil que este modelo se llegue a fabricar, pero es un buen inicio para la joven marca asiática.

## LANCIA DELTA HPE

Lancia vuelve a utilizar la míticas iniciales HPE para nombrar a la versión de tres puertas del Delta. El carácter deportivo de las versiones de tres puertas se va a ver reforzado por la utilización de los motores más brillantes de la gama. Ambos de dos litros con 139 y 190 caballos, aunque también se hace una concesión a la economía y habrá una versión turbodiesel de 90 caballos. Sus ventas se iniciarán en los mercados europeos durante el verano.



## MERCEDES MAS AUTOMATICOS

Mercedes va a presentar una completa revolución en lo que a cajas de cambio se refiere. Una nueva caja automática de cinco velocidades que se podrá utilizar en los modelos más potentes, incluido el motor de doce cilindros. En esta caja es novedad el hecho de contar, por fin, con un sistema de bloqueo del convertidor de par a partir de la tercera velocidad. De esta forma se consigue un ahorro de combustible bastante razonable, además de mejorar la respuesta en las recuperaciones. Otra novedad



de la caja es que la gestión electrónica de la misma se adapta a la forma de conducir y se anticipa al conductor reduciendo velocidades en las bajadas o ante una curva. A esto se suma el esfuerzo realizado en diseño y materiales, con lo que se consigue un ahorro de un 30 por ciento en peso. Esta primavera todos los Mercedes con motor de 12 cilindros dispondrán de esta caja de cambios.

## De buena fuente

### Más monovolúmenes; ahora Mazda.

Para primeros del año 96, Mazda quiere traer a Europa su monovolúmen. La marca japonesa introducirá en el continente, España incluida, su Multipurpose Vehicle (MPV), equipado con motores de gasolina V6 3 litros o diesel 2,2 litros.

### Más radares móviles.

Ya son cien las unidades móviles que pueden operar en el territorio nacional. En algunas provincias se ha cambiado ligeramente el operativo, para dificultar aún más su identificación. Aunque los habituales Citroen siguen llevando cortinillas, ahora la moda es que el segundo agente viaje en el asiento posterior. Algunos de los coches, con matrículas provinciales, llevan adhesivos publicitarios, para enmascarar más su función represiva.

### Mercedes trabaja en su nuevo todoterreno.

Al fin parece que el anti-Range Rover aparecerá en 1997. Con este 4x4 de lujo sustituirá a sus actuales Gelandewagen. Por lo que se va conociendo, habrá una versión de 4 cilindros y 135 caballos y un turbodiesel, así como un alto de gama, con motor V6 ó V8, aún sin decidir.

### Renault y Matra preparan un nuevo Twingo.

Ambas firmas trabajan ya en los primeros prototipos. El Zoom de distancia entre ejes variables ha servido como referencia para este futuro coche urbano de un solo volumen, que recurriría a una carrocería en material plástico, como el Espace que fabrica Matra. Es un proyecto para el año 2000, con motores eléctricos, transmisiones automáticas y todo tipo de innovaciones técnicas.

### El año de matriculación, también en las nuevas matrículas.

En el proyecto de reglamento sobre las nuevas matrículas, en el que se trabaja en el Ministerio de Justicia e Interior, se contemplan algunas novedades. Aunque ya se han contado casi todas, como la identificación nacional o la supresión de los prefijos provinciales, lo que se quiere mantener es una contraseña con el año en que el vehículo se ha matriculado por vez primera.

MUSICA SOBRE RUEDAS

BASTA con contemplar la portada de este disco («Los diez de tu vida» (MCA 25522 2) para ver su estrecha relación con Onda Cero, en cuyo logotipo se inspira y de uno de cuyos programas toma título. Los diez del título se convierten en 20 por el sencillo procedimiento de montar un disco con «Los 10 de hoy» y otro con «Los 10 de siempre». Entre los actuales están Boston, Alan Parsons, Gary Moore o Kenny G. Y de los de siempre destacaría a Lou Reed, Mama's and the Papa's o Brenda Lee. Basta esta relación para hacer altamente recomendable este disco, al que se puede extraer mucho jugo a la hora de ponerse al volante. De nuevo es posible elegir entre vivencias y recuerdos distintos y comprobar, sobre todo, que en cualquier época ha habido buenas canciones.

Celia Cruz ha cantado con las mejores formaciones de toda la historia de la música afrocubana, desde la legendaria Sonora Matancera a las orquestas de Tito Puente y otros fenómenos de la salsa neoyorquina. En «Inigualable» (Manzana FMCD-68) se reencuentra con muchos de ellos a través de 16 canciones que definen parte importante de su trayectoria profesional. Celia es un valor seguro en el escenario, en la televisión, en el disco o en la radio. Y, naturalmente, también en el coche cuando se tiene el equipo apropiado, que en este caso no son unos bongós o unas tumbadoras. Un buen reproductor de sonido, una hora disponible... y a dejar bailar la imaginación con Ce-

lia Cruz.

La lucha por la venta de discos es cada vez más dura y hay que recurrir a nuevas ideas de marketing para mantener las cifras. Desde hace diez años la industria discográfica resume cada año en un álbum doble titulado genéricamente «Boom». Este año vamos por la décima edición. Pero el «Boom 10» (EMI 32059 2) se ha visto obligado a añadir un tercer CD de regalo a los dos habituales. 26 canciones conforman el resumen del año. Y diez, una interesante colección de éxitos de la última década del pop español. Así que es un regalo casi tan importante como el producto principal. Sea como sea, todos salimos ganando logrando un genuino 3x2 y alargando a toda una década lo que antes era tan sólo resumen del año.

Mucha gente se ha preguntado durante años la causa del excesivo precio de los compact disc. Y una de las escasas razones que lo justificaban era la mayor capacidad de contenido, que casi nunca se utilizaba. En el recopilatorio de éxitos de Garth Brooks titulado «The hits» (Liberty 32081 2) se ha aprovechado ese espacio para reunir 20 temas que ya habían triunfado en sus seis álbumes anteriores. Brooks es una de las figuras básicas en el renacimiento del country y ya se sabe que esa es una buena música para los espacios abiertos con kilómetros de carretera por delante. Favorito de los conductores americanos, ahora podemos apreciarlo en nuestros coches y nuestras autopistas. Y resulta una buena compañía.

JOSÉ RAMON PARDO

RECORTADOS LOS PRESUPUESTOS PARA CARRETERAS

Sobre el Ministerio de Obras Públicas ha recaído la mayor parte del peso del reajuste presupuestario que se acordó en Consejo de Ministros. De los 150.000 millones de pesetas que se recortarán, más de una tercera parte afecta directamente al MOPTMA que tendrá 60.300 millones de pesetas menos para gastar. Aún es pronto para saber en qué actuaciones puntuales incidirá directamente este obligado ahorro, pero todos los indicios apuntan que, junto al parón del proyecto del tren de alta velocidad entre Madrid y Barcelona, las carreteras van a sufrir las estrecheces de dinero. En



opinión del secretario de Estado de Infraestructuras, José Alberto Zaragoza, el Plan Puente de Carreteras se verá muy afectado y no terminará en 1995 como estaba previsto. También, como consecuencia del retraso de la ejecución de este Plan, el II Plan General de Carreteras, cuyo proyecto estaba ultimando el Ministerio, no comenzará a ejecutarse hasta 1998 y además su duración se amplía dos años. Aunque el ministro Borrell asegura que pese al recorte su ministerio tiene margen suficiente de maniobra, lo cierto es que las carreteras notarán el peso del reajuste, sobre todo las de Galicia y el Mediterráneo, zonas consideradas prioritarias en el II Plan General.

# CAMEL

## NO SUBE EL PRECIO

# 270 ptas.



Las Autoridades Sanitarias advierten que el hábito de fumar es perjudicial para la salud.



# Cuando la realidad supera la ficción.



## Nuevo Escort '95.



 A veces la realidad supera todas las expectativas. Como en el Nuevo Escort '95. Una nueva clase de automóvil. Con un estilo inconfundible. El Nuevo Escort marca nuevos niveles de confort en la conducción. En marcha, el sonido del viento es apenas perceptible. La ausencia de vibraciones te traslada a un mundo de

ficción, pero es una realidad. En el Nuevo Escort no hay sobresaltos. Su nuevo sistema de suspensión y dirección asistida sensible a la velocidad, le confieren un aplomo espectacular en carretera. El Nuevo Escort cuenta con avanzados motores Zetec 16V. o Turbodiesel, gestionados por un módulo EEC IV. Tecnología punta inspirada en

nuestros motores de Fórmula 1. La seguridad activa y pasiva de serie del Nuevo Escort es toda una realidad; añadiendo además, el nuevo sistema inmovilizador electrónico antirrobo (PATS). El Nuevo Escort está disponible en una amplia gama de 3, 4, 5 puertas, Nomade y Cabrio. Pruébalo en tu Concesionario Ford.

Sólo entonces comprenderás por qué la realidad ha superado la ficción.

**Solicita video catálogo y prueba del Nuevo Escort '95 llamando al 900 51 51 51.**



FORD GALAXY

# TECNICA ESPACIAL

Tres serán las versiones y tres las motorizaciones del nuevo Ford Galaxy fabricado junto a VW en Portugal. Este espacioso y elegante monovolumen espera su lanzamiento comercial durante el próximo verano.



La versión Ghia del Galaxy está dotada del equipamiento de serie más completo.



El Galaxy Ghia posee, de serie, seis plazas con reposabrazos en disposición 2+2+2.

La tendencia demostrada últimamente en Europa hacia los monovolúmenes y el ejemplo de desarrollos conjuntos en este segmento (léase PSA-Fiat), han animado al gigante norteamericano a establecer en el país vecino, más concretamente en Setúbal, una

planta especial de producción en sociedad con la marca alemana Volkswagen.

Ya se conoce a fondo cómo es el nuevo modelo Galaxy, del que la versión Volkswagen, llamada Sharan, compartirá un buen porcentaje de elementos.

Este monovolumen ha sido diseñado a la europea; es decir, con dimensiones contenidas idénticas a las del Mondeo familiar, interiores exquisitamente acabados y con una gran polivalencia de carga gracias a su habitáculo modular. Además, el argumento segu- ♦♦♦

ridad, protagonista indiscutible de la producción de los años 90, ha sido desarrollado en el modelo con atención prioritaria y según las exigentes normativas europeas.

La diáfana carrocería mide, como ya se ha comentado, poco más de cuatro metros y medio por 1,80 de ancho y casi lo mismo de alto. La versatilidad de carga admite hasta siete pasajeros y las distintas configuraciones posibles de los cómodos asientos «capitán» con apoyabrazos son seis, según se utilicen los anclajes para redistribuir la posición de las plazas.

Los asientos son todos regulables hacia adelante y hacia atrás, así como su respaldo, formando estos últimos una mesa horizontal con cavidades previstas para colocar vasos o tazas. En los asientos traseros, los pasajeros disponen además de una pequeña bandeja plegable similar a la de los aviones.

En las plazas delanteras, la palanca de cambios está situada muy adelantada y los asientos giratorios facilitan los movimientos en el interior del habitáculo.

Tres son las versiones del Galaxy, bautizadas según la nomenclatura tradicional Ford: CL, la básica, GLX y Ghia atendiendo a su nivel de equipamiento. La dotación básica es, en los tres casos, muy generosa atendiendo al elevado nivel de prestigio que la marca ha querido dar a su nuevo producto. La versión GLX saldrá al mercado dotada con cinco asientos dispuestos en dos filas 2 + 3 siendo opcional la tercera fila que, en el Ghia, es de serie y completa seis plazas con reposabrazos en disposición 2 + 2 + 2.

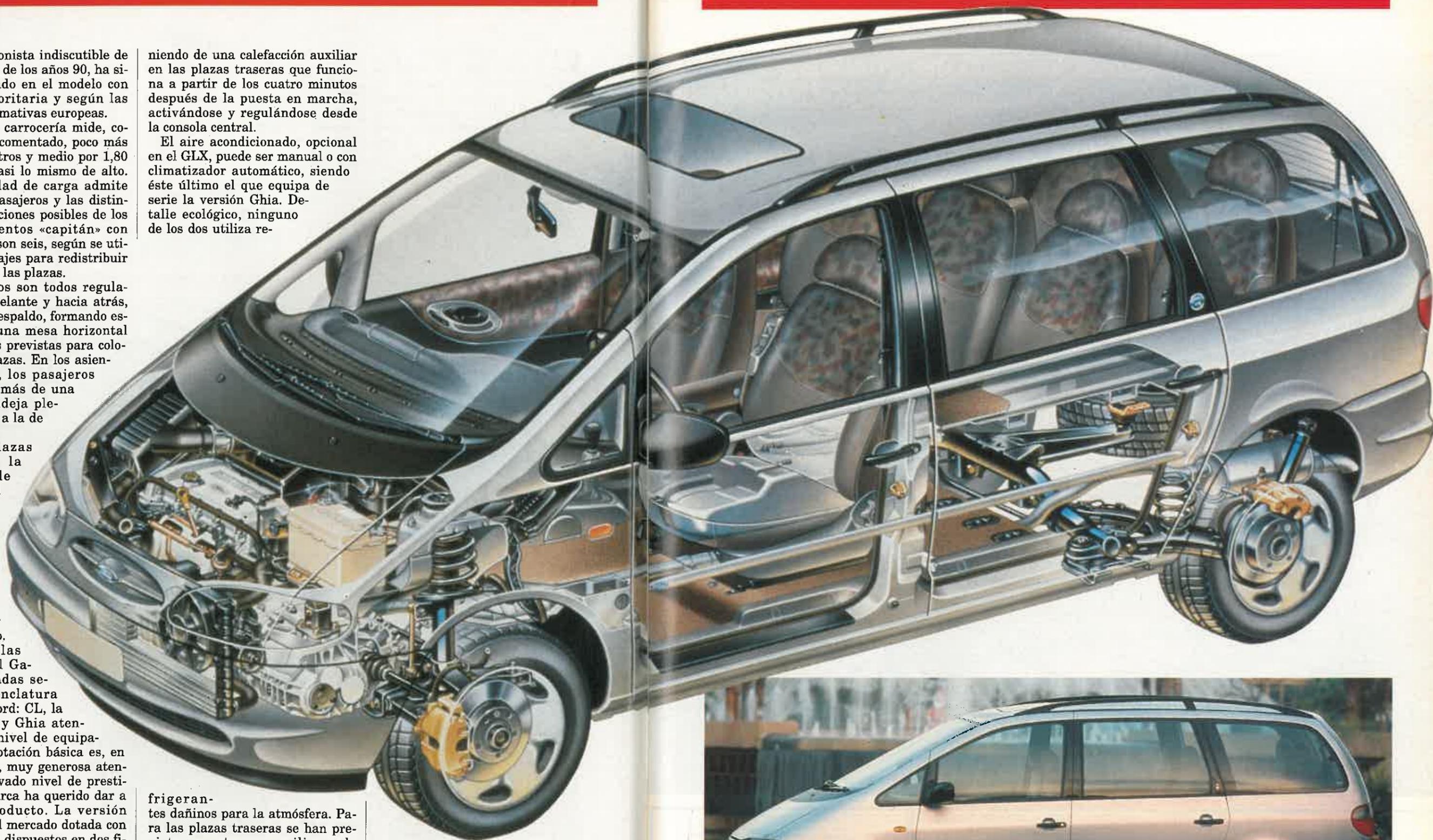
La calefacción y aireación han sido estudiadas para ofrecer un buen flujo con difusores a ras de suelo y un filtro de polen, dispo-

niendo de una calefacción auxiliar en las plazas traseras que funciona a partir de los cuatro minutos después de la puesta en marcha, activándose y regulándose desde la consola central.

El aire acondicionado, opcional en el GLX, puede ser manual o con climatizador automático, siendo éste último el que equipa de serie la versión Ghia. Detalle ecológico, ninguno de los dos utiliza re-

frigerantes dañinos para la atmósfera. Para las plazas traseras se han previsto unas tomas auxiliares de corriente.

Como medidas antirrobo, el Galaxy dispone del PATS (sistema antirrobo electrónico pasivo) que actúa magnéticamente entre la llave y un módulo transceptor mediante un código y que imposibilita el arranque. Además, equipa un



**La carrocería del Galaxy mide poco más de cuatro metros y medio por 1,80 de ancho y prácticamente lo mismo de alto.**

En la producción del Ford Galaxy ha colaborado la marca Volkswagen, que aporta un buen número de elementos de su versión Sharan.



FICHA TECNICA

MOTOR	DOHC EFI 2.0	CD-V6 2.8	TDI 1.9
Disposición	Delantero transversal.	Delantero transversal.	Delantero transversal.
Nº de cilindros	4 en línea.	6 en V.	4 en línea.
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.792	1.896
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	EEC-V multipunto.	Motronic multipunto.	Inyección multipunto.
Compresión	9,8 a 1	10,0 a 1	19,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 cv/5.500	174 cv/5.800	90 cv/4.000
Par máximo / r.p.m.	17,0 mkg/2.300	24,0 mkg/4.200	20,0 mkg/1.940
<b>TRANSMISIÓN</b>			
Tracción	Delantero.	Delantero.	Delantero.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>			
Sistema	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema/Del./Tras	Discos/discos.	Discos/discos.	Discos/discos.
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantero	Independiente.	Independiente.	Independiente.
Trasero	Independiente.	Independiente.	Independiente.
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg.)	1.560	1.670	1.670
Largo/ancho/alto (mm)	4.617/1.798/1.727	4.617/1.798/1.727	4.617/1.798/1.727
Capacidad del depósito (l)	75	75	75
Volumen del maletero (l) (5/2plazas)	2.029/3.550	2.029/3.550	2.029/3.550
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,9	10,6	18,0
Velocidad Máxima (km/h)	177	204	160
Consumo Urbano (l/100 km)	12,0	14,8	7,7
A 90 km/h (l/100 km)	6,9	7,8	5,1
A 120 km/h (l/100 km)	8,6	9,7	7,2

desconector mecánico de la dirección, nuevas cerraduras de seguridad, llave de contacto inviolable, doble cierre centralizado y opcionalmente una alarma de sensor de volumen con bocina independiente. En este aspecto, cabe resaltar el nuevo mando a distancia que permite, mediante infrarrojos, no sólo cerrar las puertas, sino también las lunas y el techo abrible según se presione.

Entre la instrumentación que lleva el Ford Galaxy destaca un módulo de pantalla gráfica que suministra información sobre situaciones como una determinada puerta abierta, averías, temperatura e incluso avisa cuando ha llegado la hora de la revisión periódica en base a los kilómetros y al tiempo transcurrido.

Con una carrocería integral diseñada bajo los parámetros deformables que exige la seguridad de los ocupantes y airbag del conductor de serie, el Galaxy cumple la exigente normativa europea que al

respecto entrará en vigor próximamente.

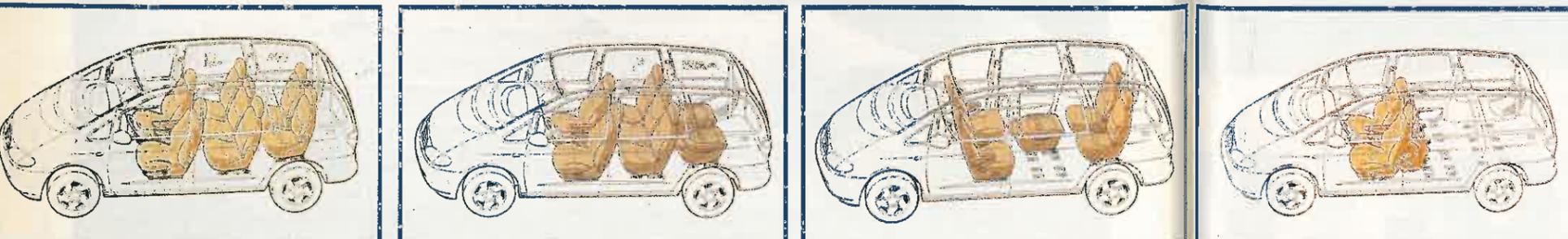
La suspensión es independiente en las cuatro ruedas y la dirección asistida de serie, siendo el ABS opcional salvo en las versiones más potentes de la gama.

Estas serán las que equipen el original motor CD-V6 de 2,8 litros y 174 caballos de potencia, siendo su fuerte la rotunda respuesta desde apenas 1.300 revoluciones por minuto.

La gama se completa con el versátil EFI 2.0 de cuatro cilindros de 115 caballos ya conocido en los Sierra y Scorpio, y el económico diesel TDI 1.9 de 90 caballos de inyección directa.

Como opciones mecánicas, el Galaxy dispone de un control de velocidad de crucero, una caja de cambios automática de control electrónico y un sistema antipatinamiento, de serie para el potente motor de seis cilindros.

JUAN LUIS SOTO



Después de dejarse ver en algunos salones, el nuevo monovolumen de Volkswagen, el Sharan, inicia su andadura comercial esta primavera a la vez que su primo hermano el Ford Galaxy. Su puesta de largo será en el Salón de Ginebra el próximo mes de marzo.

CUANDO se inició el proyecto conjunto entre Ford y Volkswagen para fabricar un familiar de gran capacidad, en la hoja en blanco sólo había una palabra escrita: versatilidad. Las condiciones del proyecto estaban claras; sobre una plataforma de tamaño semejante a la

de un Passat, 4,6 metros de largo, hay que alojar cómodamente a siete pasajeros y dar todo tipo de posibilidades de uso. Así pues, se ha conseguido un coche que en su interior puede alojar tanto a siete ocupantes, con el confort de una gran berlina, como transportar más de tres

metros cúbicos de carga con sólo quitar las dos filas de asientos posteriores. Para conseguir esto se ha dotado al Sharan de una anchura y una altura notablemente más generosas que las de un turismo, pero sin que estas cotas lleguen a influir en el comportamiento o en la faci-

dad de conducción del vehículo. Todo esto envuelto en una carrocería cuidadosamente diseñada, cuyo coeficiente de penetración aerodinámica es de 0,33.

También en el aspecto de la seguridad pasiva se ha buscado un nivel semejante al de una berlina. De he-

cho, el nuevo coche supera las normativas americanas en cuanto a choque frontal a una velocidad de 56 kilómetros por hora, a la vez que se ha previsto la instalación del doble airbag y los cinturones de seguridad con pretensor.

La gama Sharan culmina ♦♦♦



VOLKSWAGEN SHARAN

# Objetivo: versatilidad



En el interior se ha buscado al máximo la amplitud y la libertad de movimientos. El equipamiento no tiene nada que envidiar al de ninguna berlina.

con la versión VR6, que monta el motor de seis cilindros de 2,8 litros que desarrolla 174 caballos y puede alcanzar los 200 kilómetros por hora. Pero no son las prestaciones brillantes lo que se ha buscado en este coche, sino la facilidad y el placer de conducción.

La posición de conducción, ligeramente más alta que en un turismo, confiere una mayor visibilidad y una sensación de dominio.

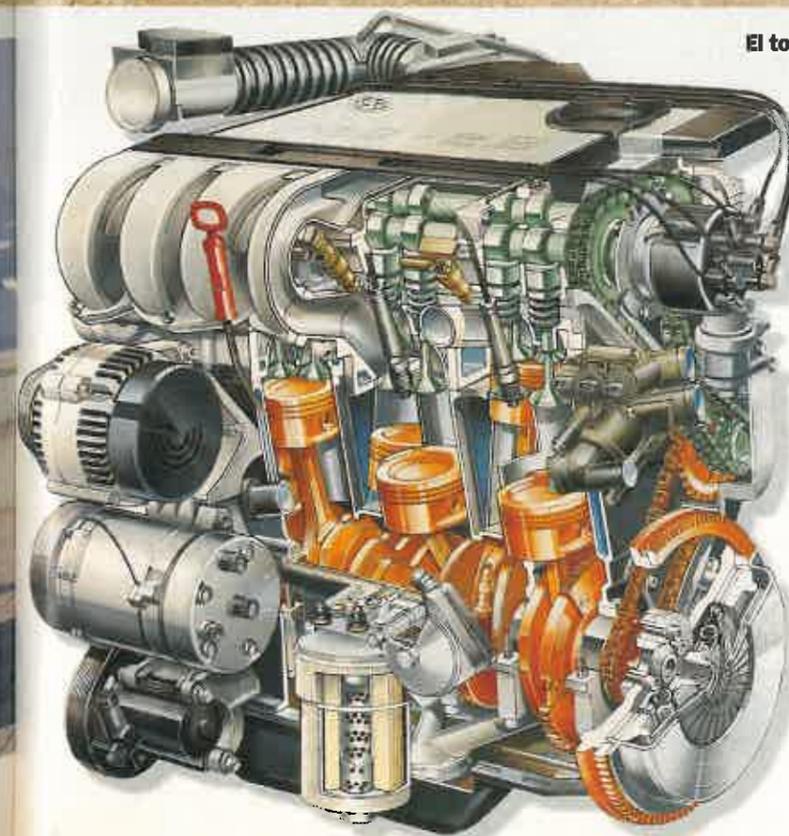
El esquema de las suspensiones es particularmente difícil en un vehículo de este tipo, ya que la capacidad de carga es grande y se necesita mantener siempre un buen nivel de confort y comportamiento. Delante se utiliza un sistema independiente con brazos elásticos y trapecio inferior, mientras que detrás es independiente de brazo tirado. Se utilizan amortiguadores de gas. En las



FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de seis cilindros en V. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.792 c.c. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 174 cv a 5800 rpm. Par máximo: 23,9 mkg a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto computerizada. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades o automática de cuatro velocidades. **DIRECCION:** Sistema.: De cremallera, servoasistida. **FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Si. **SUSPENSION:** Delantero independiente de brazo elástico y trapecio inferior. Trasera independiente de brazo tirado. **RUEDAS:** Neumáticos: 205/60 R 15. Llantas de 15 x 7 JJ pulgadas. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.835 kg. Capacidad del depósito de combustible: 75 l. **PRESTACIONES Y CONSUMOS:** Velocidad máxima: 200 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,8 s. Consumo en ciudad: 14,2 l/100 km. A 90 km/h: 7,8 l/100 km. A 120 km/h: 9,8 l/100 km.

Por su configuración mecánica, el Sharan se comporta con gran seguridad con independencia de la carga. Supera las más severas pruebas de choque.



El tope de la gama Sharan dispone del potente motor VR6 que conjuga la potencia y la suavidad de marcha, con un tamaño muy reducido.

versiones con motor VR6 se incorpora ABS y el sistema EDS como equipo de serie. En el diseño del Sharan se ha previsto la posibilidad de incorporar un sistema de tracción a las cuatro ruedas tipo Syncro.

En el interior existe la configuración habitual de tres filas de asientos. Los delanteros tiene la posibilidad de girar sobre sí mismos, mientras que las dos filas posteriores tienen también varias posibilidades para adaptarse a las necesidades de cada uno.

En cuanto a equipamiento, estos coches cuentan con todas las posibilidades: asientos de cuero, climatizador, cambio automático y todo un largo etcétera.

Con este modelo Volkswagen, junto con Ford, aspira a llevarse una buena parte del mercado de los monovolumen que se espera que aumente hasta el medio millón de unidades en el año 1998.

VICTOR PICCIONE

SISTEMA ESP DE MERCEDES

# Más difícil todavía



**A partir de ahora va a ser mucho más difícil que un conductor tenga un accidente con un Mercedes debido a un derrapaje incontrolado. El ESP vela por la seguridad corrigiendo la trayectoria del coche.**

**E**N Suecia, a sólo 40 kilómetros del Círculo Polar Ártico, con una temperatura media de 10 grados bajo cero y utilizando la superficie de un lago helado acondicionado como pista de pruebas, Mercedes ha presentado a la prensa internacional del motor su nuevo programa electrónico de estabilidad, el ESP, una ayuda más de la electrónica para la seguridad de los vehículos. El ESP es el resultado de un proyecto desarrollado conjuntamente por los ingenieros de Mercedes Benz y Bosch GmbH. Se trata de un com-

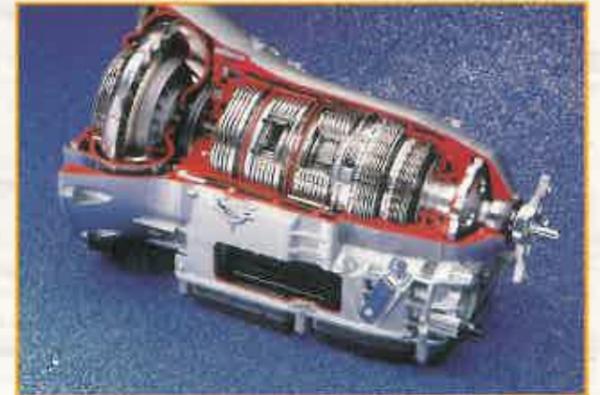
plemento ideal del sistema de frenos ABS y del ASR.

Todas las fuerzas que influyen sobre un vehículo intentan que éste gire sobre su centro de gravedad. El ESP reconoce, mediante sensores adicionales, el movimiento que ejercen esas fuerzas, el comienzo de un derrapaje y actúa en consecuencia. Hasta ahora, para medir fielmente la velocidad rotativa se utilizaba un sistema de medición sólo utilizado en la técnica aeroespacial. Sus sensores eran caros y propensos a averías. Los ingenieros de Merce- ♦♦♦

Las diferencias entre conducir sobre suelo deslizante un coche con ESP y otro con el sistema desconectado son obvias. Los casi 400 caballos de potencia del S 600 Coupé no se desmandan en ningún momento.



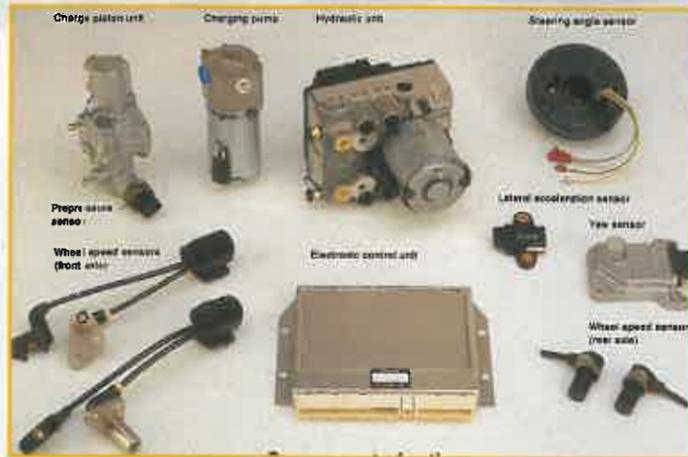
**El cambio automático de cinco velocidades de la marca ha evolucionado aún más. Gestionado electrónicamente, el nuevo y sofisticado cambio pesa menos, es más compacto y se combina a la perfección con el ESP.**





Los Mercedes S600 Coupé serán los primeros que lleven de serie el sistema ESP.

des han desarrollado un pequeño cilindro de acero hueco en cuyo interior se hallan ocho cuerpos oscilantes, excitados eléctricamente, que se desplazan en función del movimiento del vehículo, suministrando la señal al ordenador del ESP que calcula la velocidad de rotación. Además de esta información, procesa la que le llega de otros sensores que le informan del ángulo de orientación de las ruedas, el número de revoluciones de éstas, la presión de frenado y la aceleración transversal. El ordenador central compara dos circuitos, uno el que registra los deseos del conductor y otro el de cómo reacciona realmente el vehículo. El microprocesador, que procesa hasta un millón de operaciones por segundo, compara los dos resultados y si están muy desfasados manda actuar al ESP. Si por ejemplo el coche se va de frente en una curva a izquierdas, el ESP actúa frenando la rueda trasera izquierda del coche generando una fuerza contraria que vuelve a poner las cosas en su sitio. Incluso si fuese necesario reduciría el par motor y mandaría órdenes también al cambio automático. Si en la misma



El sistema ESP, que tendrá un costo para los modelos que lo equipen como opción de unas 125.000 pesetas, consta de 11 elementos principales. Cuenta con una bomba y circuito adicional de frenos.

curva el coche tiende al sobreviraje, el ESP frenaría la rueda delantera derecha, corrigiendo tanto los errores del conductor como los derrapes propios de firmes resbaladizos. Teniendo ntre 200 y 400 caballos de

potencia bajo el acelerador de un tracción trasera, el sistema también es eficaz en seco si se realiza una conducción deportiva o hay que realizar una maniobra de emergencia a alta velocidad. También mejora la frenada puesto que, como el ABS, el ESP toma datos del coeficiente de rozamiento con la superficie del piso. En cualquier caso, el sistema se encuentra limitado por las barreras físicas. Como pudimos comprobar en situaciones extremas (una capa de hielo de 70 cm.), la inercia de las dos toneladas del S 600 Coupé se mostraba intratable en alguna curva cerrada trazada con alegría, en la que poco podía solucionar el eficaz sistema.

En el resto de situaciones y en el mismo escenario, el ESP demostró su eficacia, sin duda multiplicada en condiciones más benignas. El sistema formará parte del equipo de serie de los Mercedes S 600 Coupé a partir de esta primavera, mientras que en el curso de este año estará también disponible en la Clase E, S y SL. En cuatro o cinco años el ESP estará disponible en toda la gama.

ANDRÉS MAS

### ARJEPLOG, EL PARAISO DE LOS ENSAYOS

A 1.000 kilómetros al norte de Estocolmo, en una zona perdida bordeando el Círculo Polar Artico, se encuentra Arjeplog, un lugar cubierto por la nieve y el hielo durante seis meses al año y donde no es extraño cruzarse a diario con vehículos camuflados de cualquier marca del planeta. Coches grandes o pequeños repletos de aparatos extraños que van y vienen sin aparente rumbo fijo. Y es que en esta ciudad sueca se encuentra el centro de pruebas de invierno más importante del mundo. Las condiciones climáticas y el terreno, 8.500 lagos con una capa media de hielo de 50 centímetros, permiten realizar los ensayos en las condiciones ideales. Mercedes fue la primera en descubrir las ventajas de esta zona del mundo hace 25 años, cuando uno de sus técnicos vino a pasar unas vacaciones de invierno. Ahora todas las marcas importantes tienen su centro de investigación en la comunidad Arjeplog. También es el paraíso de los «free lance» y de las fotos espía.

# La seguridad.



Grupo Barro - Testa

**Lancia Dedra desde 1.946.000\* ptas.** El Lancia Dedra ha sido diseñado para poder satisfacer a los más exigentes. Envuelto por una línea elegante y aerodinámica, y una seguridad tanto activa como pasiva irreproachable.

**Seguridad:** Air bag, ABS, volante con sistema de absorción de impactos, sistema de prevención de incendios (FPS).

**Confort:** Asientos tapizados en Alcantara®, climatizador, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado.

**Prestaciones:** Arboles contrarrotantes, 16 válvulas, 139 CV CEE, amortiguadores laminares.

Lancia Dedra: 2.0 LX 16V, 139 CV - 1.8 LS, 101 CV - 1.8 LE, 101 CV - 1.6 LE, 90 CV - Turbo ds LS y LE, 90 CV.

(\* ) P.V.P. Península y Baleares. Incluye Plan Renove II y oferta promocional, IVA, impuesto de matriculación y transporte.

Lancia  Il Granturismo

El hecho de que una nueva marca de coches inicie su andadura en España es ya de por sí noticia, pero si encima lo hace con el empuje que ha demostrado el joven equipo de Daewoo, esto le sitúa con rango de acontecimiento de primera en el sector.

DESDE hace ya bastante tiempo se viene hablando de Daewoo en el sector. Aunque los anteriores acuerdos con General Motors impedían a la marca coreana iniciar su andadura comercial en Europa hasta 1995, el empuje y el potencial de las nuevas marcas coreanas había despertado un gran interés. Ahora se ha desvelado el misterio y los ambiciosos planes de la marca quedan sobre la mesa. La actividad comercial de Daewoo en España se inicia con dos modelos de sugerente nombre y atractivo precio. Se trata del Nexia y el Aranos. El primero de ellos no puede ocultar su parentela con el Opel Kadett, del cual hereda muchos elementos. El origen de esto es que Daewoo se inició en el mundo del automóvil fabricando este coche para General Motors, que lo comercializaba en Estados Unidos bajo el nombre de Pontiac Le Mans. El Nexia se comercializa en España con tres tipos de carrocería, tres, cuatro y cinco puertas, y dos variantes de motor. En total seis versiones que van desde 1.467.532 pesetas del tres puertas GL a 1.949.315 pesetas del cuatro puertas GLX, que además del aire acondicionado incluye en el equipamiento de serie el airbag para el conductor, el cierre centralizado, los elevavidrios eléctricos y un equipo de alta fidelidad con lector de Compact Disc. En cuanto a las opciones, hay que destacar el sistema antibloqueo de frenos que tiene un precio bastante razonable, ya que se puede adquirir por sólo 160.000 pesetas. El Daewoo Nexia es un coche ♦♦♦



El Aranos es una berlina de corte clásico con un afilado diseño y una mecánica heredada de General Motors.

DAEWOO NEXIA Y ARANOS  
**De un país lejano**



sin complicaciones. Evidentemente sus soluciones mecánicas no aportan una tecnología de vanguardia, pero no queda la menor duda sobre la fiabilidad. Los motores que se utilizan son también de origen GM, aunque inéditos en nuestro país. Ambos disponen del mismo bloque pero la versión más potente cuenta con una culata de cuatro válvulas por cilindro. En el interior no hay casi nada que recuerde al

En los interiores de los Daewoo hay un buen nivel de calidad. El Nexia (izquierda) resulta un excelente vehículo de clase media, mientras que el Aranos (derecha) aspira a algo más.

Kadett. El diseño es totalmente nuevo y la calidad de acabado está a buen nivel. El modelo superior, el Aranos, también cuenta con la herencia de General Motors en la mecánica, pero sobre una plataforma propia. El diseño del coche es responsabilidad de Bertone y el conjunto resulta bastante agraciado, aunque de corte muy clásico. El equipamiento, al igual que en el Nexia, es de lo más completo. Ele- ♦♦♦

## QUE ES DAEWOO

LA entrada de una nueva marca siempre despierta curiosidad, sobre todo si los antecedentes que se tienen sobre dicha firma es el horno microondas de una cuñada o el baño de burbujas de una vecina. Daewoo es una multinacional coreana que en menos de 30 años ha pasado de la nada a ocupar el puesto 33 en el ranking de empresas mundiales. Actualmente Daewoo da trabajo a 100.000 personas en todo el mundo

y produce más de 3.000 productos diferentes. Esta multinacional engloba a 22 compañías con 30 fábricas. Sus productos se consumen en 160 países. Por el mundo se pueden encontrar helicópteros, aviones, barcos, trenes, coches, vehículos industriales, tractores y remolques con la marca Daewoo en el morro, pero también se pueden encontrar zapatos, ropa, (el origen de la compañía fue una empresa textil) y una

amplia gama de electrodomésticos, televisores, teléfonos, ordenadores y todo un sinfín. Todo esto va acompañado de un tremendo potencial financiero. En el aspecto del automóvil, Daewoo tiene un *joint venture* con el gobierno rumano y en menos de un año saldrán los primeros Nexia de la remozada fábrica de Olcit. Además tiene un centro técnico en Munich y uno de diseño en el Reino Unido.

## IV EDICION DEL CONCURSO VOLVO "CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA"

# PRUEBE SU HABILIDAD Y GANE UN VOLVO 850.



### COMO PARTICIPAR

Participe en el IV CONCURSO VOLVO CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA: demuestre su habilidad controlando un vehículo en superficies deslizantes, y podrá ganar un VOLVO 850.

El concurso que se celebra simultáneamente en toda Europa, seleccionará mediante el cuestionario adjunto, a los 45 mejores participantes para tomar parte en las tres finales nacionales que tendrán lugar en Madrid, Circuito del Jarama, durante los días 27 y 28 de Marzo de 1995.

Los tres ganadores se clasificarán automáticamente para la FINAL EUROPEA, que se celebrará en el Centro de Perfeccionamiento de la Conducción de Saalfelden, cerca de Salzburgo (Austria), los días 17 y 18 de Junio de 1995.

El mejor de los tres clasificados en segundo lugar, será el cuarto finalista que representará a España en Austria.

### ¿QUE PUEDE GANAR?

- EN LAS FINALES NACIONALES
  - Los cuatro clasificados en las finales nacionales obtendrán un viaje para dos personas a Saalfelden (Austria), con todos los gastos pagados, para participar en la Final Europea.
- EN LA FINAL EUROPEA
  - Un Volvo 850 a estrenar.
  - Uso de un Volvo a su elección, durante uno o dos meses para los clasificados en 2º y 3º lugar respectivamente.
  - Uso de un Volvo 850 durante un mes para el participante español mejor clasificado en la final europea, que no haya obtenido uno de los premios anteriores.

### CUESTIONARIO. Ponga una cruz sobre la/las respuesta correcta.

- ¿Cuántos vehículos (incluyendo vehículos de transporte de mercancías) circulan en las carreteras de Europa Occidental?
  - 100 millones
  - 175 millones
  - 250 millones
- ¿Qué porcentaje de personas se trasladan por carretera en Europa?
  - 45%
  - 65%
  - 85%
- ¿Cuál ha sido el porcentaje de disminución de heridos por accidente de carretera en Europa en los últimos 20 años?
  - menos del 1%
  - 3%
  - más del 5%
- ¿En qué tipo de carretera es menos probable que Ud. se vea envuelto en un accidente?
  - En autopista
  - Carretera con un único carril por sentido
  - Carretera de dos carriles por sentido
- ¿Cuál es la causa del 95% de todos los accidentes de carretera en Europa?
  - Estado de la carretera
  - Error humano
  - Defecto del vehículo
- Si se encuentra nieve, hielo o grandes charcos en la carretera, ¿En qué porcentaje debe aumentar la distancia de seguridad de frenado con el vehículo que le precede?
  - 200%
  - 300%
  - 500%
- ¿Qué grupo de edad, entre los usuarios de carretera, representan el mayor riesgo de accidentes de tráfico?
  - 10-18 años
  - 18-25 años
  - 25-64 años
- 1995 ha sido designado con el:
  - Año Europeo del Conductor Joven
  - Año Europeo de la Seguridad Vial
  - Año Europeo del Automóvil

### REGLAS DE PARTICIPACION

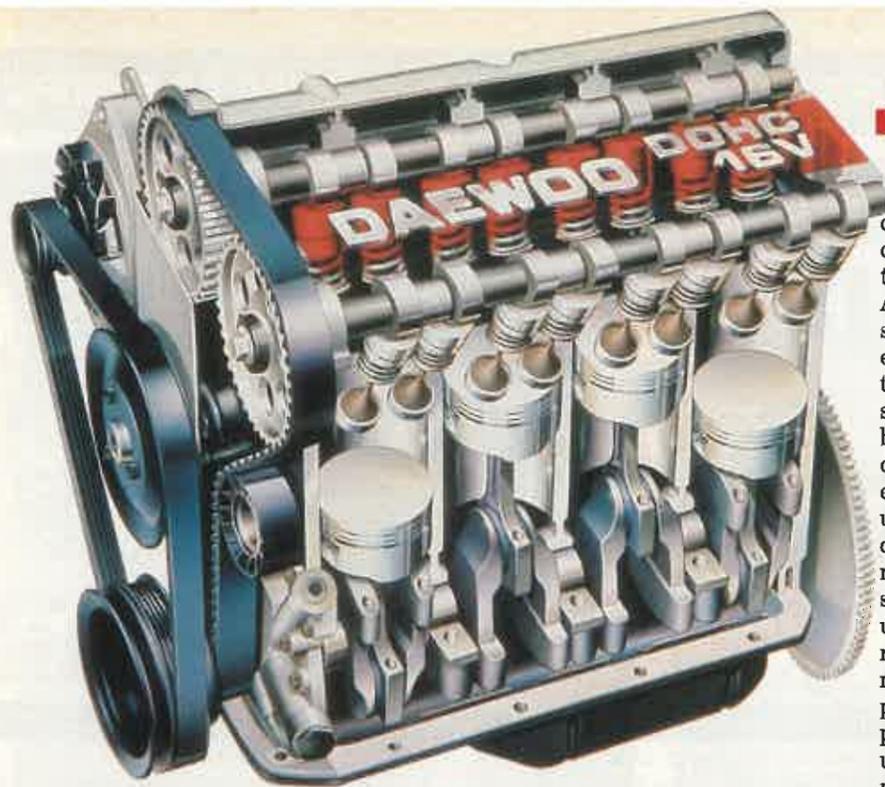
- La competición está abierta a cualquier persona con Permiso de Conducir y cuyo expediente esté libre de sanciones.
- El Jurado de la competición estará formado por representantes del Real Automóvil Club de España y de la Prevención Róndere Internacional. El fallo de los premios, así como cualquier cuestión en relación con la competición será decidido por ellos.
- El Jurado seleccionará los 45 mejores cuestionarios y les invitará a participar en la Final Nacional. Los seleccionados serán avisados telefónicamente y/o por correo. Los clasificados para la Final Europea en ediciones anteriores no podrán optar a clasificarse de nuevo.
- Quedan excluidos de la competición los empleados de Volvo, de los concesionarios Volvo, así como los empleados del RACE y conductores profesionales (pilotos de automóviles, profesores de autoescuela, profesionales del volante, etc.)
- Todos los participantes deben residir en España.
- Para participar no es necesario comprar nada y no existe la posibilidad de recibir dinero a cambio de ninguno de los premios.
- Todos los participantes lo hacen bajo su propia responsabilidad y ni Volvo ni la Organización serán responsables de pérdidas o lesiones acontecidas a cualquier concursante que tome parte en la competición, excepto cuando la pérdida o lesión haya sido causada directamente por negligencia de aquellos.
- El mero hecho de participar implica la aceptación de estas reglas como final y legalmente vinculantes.

### DATOS PERSONALES

Rellene el cuestionario y sus datos personales y envíelo a: RACE, VOLVO "CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA" C/ José Abascal, 10. 28003 MADRID.

NOMBRE Y APELLIDOS: \_\_\_\_\_  
 DIRECCION: \_\_\_\_\_  
 CODIGO POSTAL: \_\_\_\_\_  
 TELEFONO DE CONTACTO: \_\_\_\_\_  
 EDAD:  18-25  26-35  35-45  45+  
 VEHICULO (MARCA Y MODELO): \_\_\_\_\_  
 PROFESION/OCUPACION: \_\_\_\_\_

ULTIMO DIA DE RECEPCION: 15 DE MARZO DE 1995



valunas eléctricos, cierre centralizado, airbag para el conductor y, en el el CDX, sistema antibloqueo de frenos y equipo de alta fidelidad con Compact Disc. La versión más barata del Aranos cuesta 1.980.000 pe-

setas, mientras que la más cara cuesta 2.347.184 pesetas, lo cual no está nada mal para un coche de 4,6 metros de largo. En la breve toma de contacto con la gama Daewoo en los alrededores de Madrid, se pudo

constatar el buen andar de estos coches. Hay que dejar bien claro su talante familiar, especialmente del Aranos. Los tarados de las suspensiones son más bien blanditos, pero en general se agarran bien al asfalto. El Nexia, en particular en la versión 1.6 de 91 caballos, tiene un buen andar, aunque a alta velocidad resulta un tanto ruidoso. Sin embargo, el Aranos se beneficia de un buen estudio aerodinámico (el coeficiente de penetración aerodinámico es de sólo 0,29) por lo que resulta bastante silencioso, aunque unos desarrollos un tanto largos restan brillantez al rendimiento del motor. Los nuevos Daewoo destacan por su buena relación entre el equipamiento y el precio. Por menos de un millón y medio de pesetas podemos comprar un Nexia con un motor 1.5 de 78 caballos con dirección asistida, airbag -de serie en todos-, volante regulable en altura, asiento regulable en altura, radiocassette y todo un largo etcétera. Además, Daewoo ofrece una garantía de tres

**GARANTIA**  
**3 AÑOS**  
 o 100.000 kms.  
**DAEWOO**

Si analiza fríamente el nuevo **Daewoo Nexia**, descubrirá un coche creado para satisfacer las expectativas de los conductores más exigentes. Dispondrá de una completa selección que le ofrece **versiones** de 3, 4 y 5 puertas. Con dos motorizaciones: SOHC de 1.500 c.c. y 78 cv. y DOHC de 16 válvulas y 91 cv., y siempre con un **gran nivel de equipamiento** desde el modelo base hasta los más altos de la gama: dirección asistida, aire acondicionado, elevelunas eléctrico, radiocassette con código antirrobo, asiento del con-

ductor y volante regulables en altura, inmovilizador electrónico... Además el nuevo Nexia incorpora **las más avanzadas medidas de seguridad**: airbag, ABS, barras de protección lateral, paragoipes absorbentes auto-regenerativos...

Visto fríamente tiene todo lo que los conductores de hoy piden a su automóvil. Pero, ¿quién puede ver fríamente un coche como el **Nexia**?

Venga a conocerlo a cualquiera de los concesionarios que la completa red Daewoo ha puesto a su disposición. Si desea más información llame gratuitamente al **900 303 900**.

Desde **1.467.532 Ptas.**  
 P.V.P. recomendado. (Impuesto de matriculación, transporte e I.V.A. incluidos)

# NEXIA

## MENTE FRIA, CORAZON CALIENTE.



EQUIPO TRES



DAEWOO

Para los que lo quieren todo

### FICHA TECNICA

MOTOR	NEXIA 1.5 8V	NEXIA 1.5 16V	ARANOS 1.8	ARANOS 2.0
Disposición	Delantero transversal.	Delantero transversal.	Delantero transversal.	Delantero transversal.
Nº de cilindros	4 en línea.	4 en línea.	4 en línea.	4 en línea.
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.796	1.998
Nº válvulas por cilindro	2	4	2	2
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.
Compresión	8,6 a 1	9,2 a 1	8,8 a 1	8,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	78 cv/5.400	91 cv/4.800	95 cv/5.400	110 cv/5.100
Par máximo / r.p.m.	12,5 mkg/3.200	13,9 mkg/3.400	14,8 mkg/2.800	16,7 mkg/3.000
<b>TRANSMISION</b>				
Traacción	Delantera.	Delantera.	Delantera.	Delantera.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>				
Sistema	Cremallera.	Cremallera.	Cremallera.	Cremallera.
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos/tambor	Discos/tambor	Discos/tambor.	Discos/tambor.
<b>CHASIS</b>				
Delantera	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.
Trasera	Semi-independiente.	Semi-independiente.	Independiente.	Independiente.
<b>PERFILES DIMENSIONES</b>				
En orden de marcha (kg.)	1.007	1.077	1.161	1.195
Largo/ancho/alto (mm)	4.256/1.662/1.393	4.256/1.662/1.393	4.615/1.718/1.388	4.615/1.718/1.388
Capacidad del depósito (l)	50	50	50	50
Volumen del maletero (l) (3/4p)	390/530	390/530	560	560
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>				
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	-	-	-	-
Velocidad Máxima (km/h)	165	178	180	190
Consumo Urbano (l/100 km)	8,8	9,6	11,8	11,6
A 90 km/h (l/100 km)	5,3	5,4	5,7	5,3
A 120 km/h (l/100 km)	6,5	6,9	7,0	6,8



Desde estos días hay **63 concesionarios vendiendo las nueve diferentes versiones de Daewoo en España.**

años o 100.000 kilómetros, en la cual se incluye un coche de sustitución en caso de que el vehículo entre remolcado en el taller y tarde más de 24 horas en ser reparado. La red actual de la marca es de 63 puntos, con lo que la geografía nacional queda perfectamente cubierta.

Puede parecer que decidirse por un Daewoo es una aventura, pero para aquellos indecisos hay que decir que detrás de esta marca hay una multinacional de gran poder financiero que respalda directamente al importador en España. ●

VICTOR PICCIONE

SAAB SENSONIC

# Facilitar las cosas

La marca sueca acaba de comercializar un nuevo embrague automático; se llama Sensonic y facilita la conducción al carecer de pedal de embrague.

Se trata de una fórmula simple e ingeniosa que se puso en práctica allá por el año 1957. Perfeccionada y adaptada a la electrónica, se monta ahora en las versiones con motor de dos litros turboalimentadas de la gama Saab 900.

El Sensonic, que es como se llama este nuevo ingenio, se vende como opción a un precio de 244.480 pesetas en los modelos Saab 900 2.0i Turbo de tres y cinco puertas y también en el Cabrio.

Este sistema conserva todas las ventajas de un cambio manual, pero sin el inconveniente de tener que pisar el embrague cada vez que se cambie de marcha. Existe en el mercado otro ejemplo similar, el del Twingo Easy de Renault. Al igual que éste, el Sensonic de Saab reduce considerablemente la fatiga en conducción por la ciudad.

Si se considera que en una cola de un kilómetro se llega a pisar hasta 50 veces el pedal del embrague, y que el esfuerzo muscular de apretar el embrague es igual al de desplazar unos 10 ó 15 kilos de peso, el esfuerzo acumulado en un kilómetro en estas condiciones es igual al de desplazar de 500 a 750 kilos de peso con

una sola pierna. A parte de la comodidad de olvidarse de pisar el embrague constantemente en el denso tráfico de las ciudades, otra de las ventajas que aporta el Sensonic respecto a una caja de cambios automática es la de consumir menos gasolina. A diferencia con un cambio automático clásico, en el Sensonic es

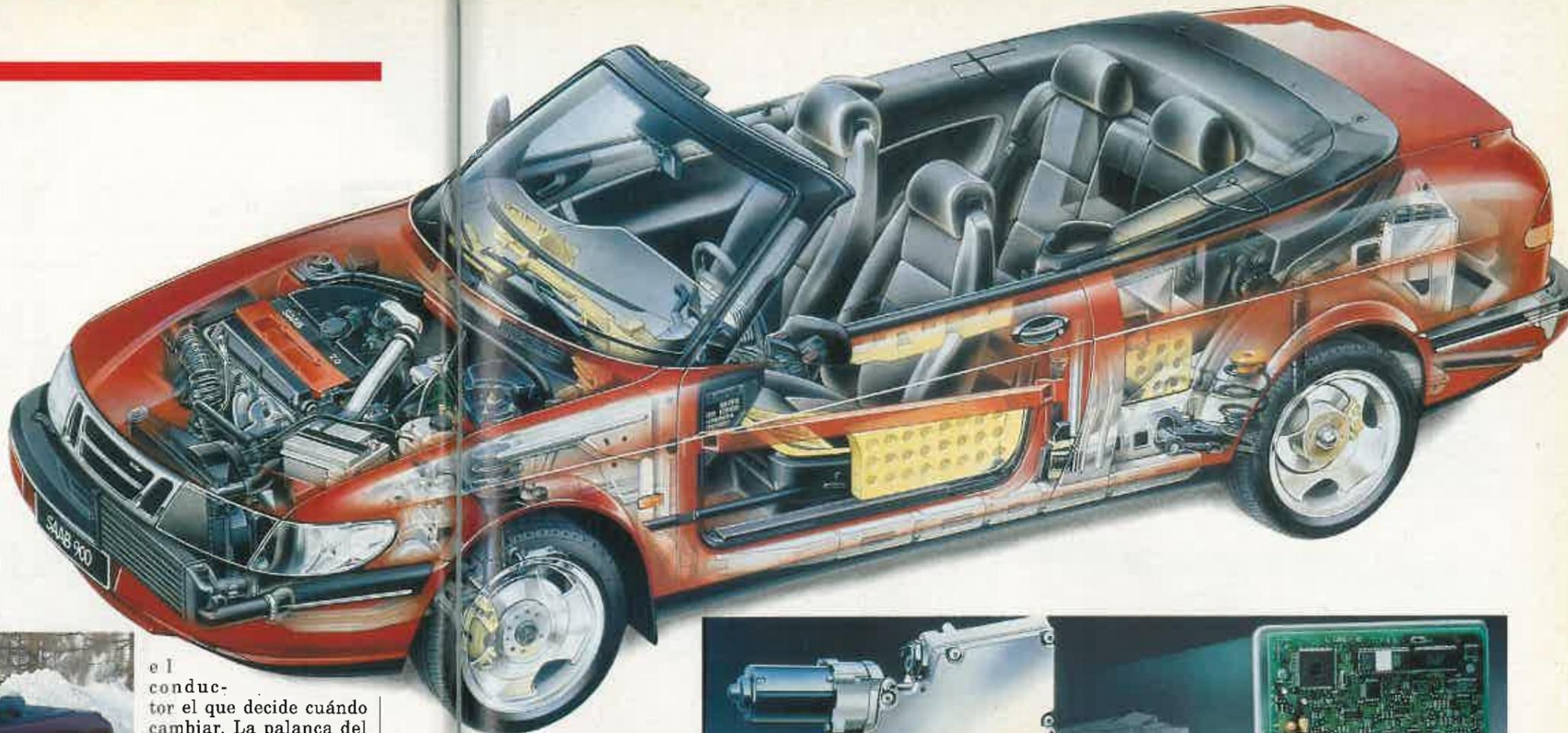
el conductor el que decide cuándo cambiar. La palanca del cambio se usa igual que una de cambio manual. Mientras, un microprocesador electrónico imparte órdenes para que el embrague actúe automáticamente de forma rápida y con un mínimo de patinamiento. Para esto tiene en cuenta, entre otros factores, el régimen del motor, la velocidad del coche y la posición de la palanca de cambios.

Al recibir la información, la centralita electrónica del sistema Sensonic transmite de forma simultánea las órdenes oportunas para que los cambios engranen rápida o lentamente pero siempre con gran suavidad. Si el régimen de giro del motor es bajo, tras una llamada sonora de atención, una información en la pantalla del ordenador del coche anuncia la conveniencia de pasar a una marcha inferior.

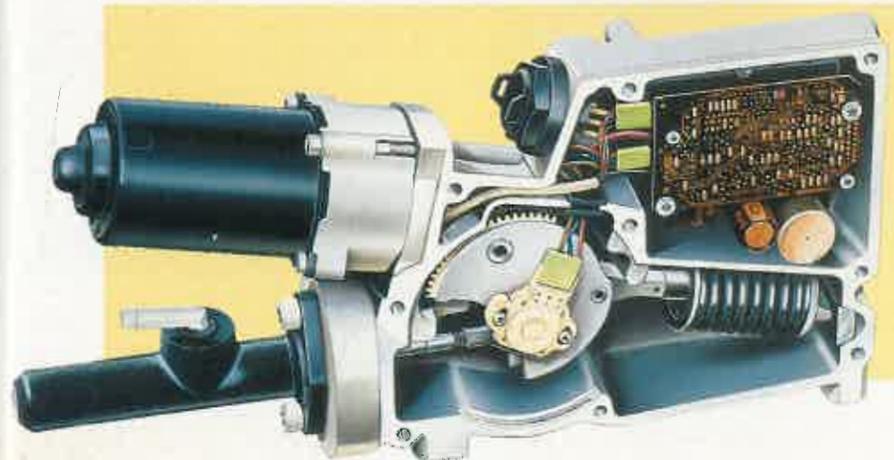
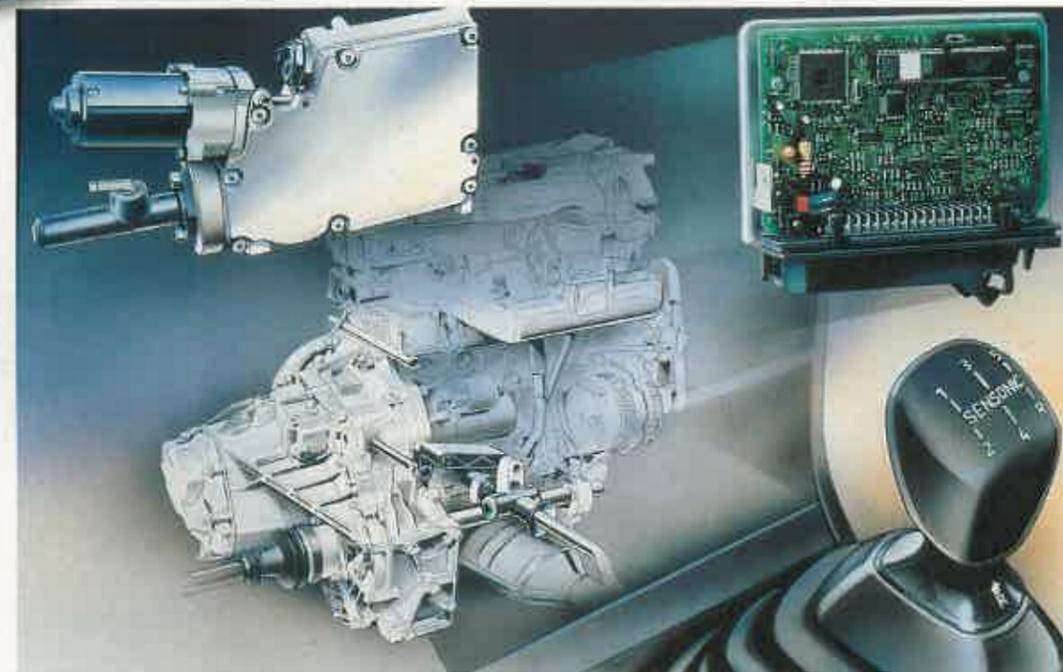
El sistema Sensonic también avisa al conductor, por la pantalla del ordenador, de la necesidad de poner la palanca del cambio en punto muerto, si el coche se detiene duran-



El Saab 900 2.0i Turbo Cabrio con embrague automático Sensonic contrasta con aquel que hizo historia al ganar el Rallye de Montecarlo en los años 62 y 63.



La palanca del cambio con la inscripción Sensonic indica que el embrague es automático; el Saab carece de pedal aunque la transmisión sea manual. Un ingenio que reduce el consumo y la fatiga a la vez que actúa de forma suave y rápida.



te un tiempo prolongado con el motor en marcha, como en el caso de espera en un semáforo, para evitar que el embrague se caliente. Si esto ocurre el conductor será avisado para que se detenga unos minutos hasta que el embrague se enfríe.

En resumen, el invento de Saab es una alternativa para facilitar la conducción en situaciones de tráfico intenso, pero sin renunciar a las ventajas de un cambio manual.

S.G.P.

FIAT BARCHETTA

# A cielo abierto

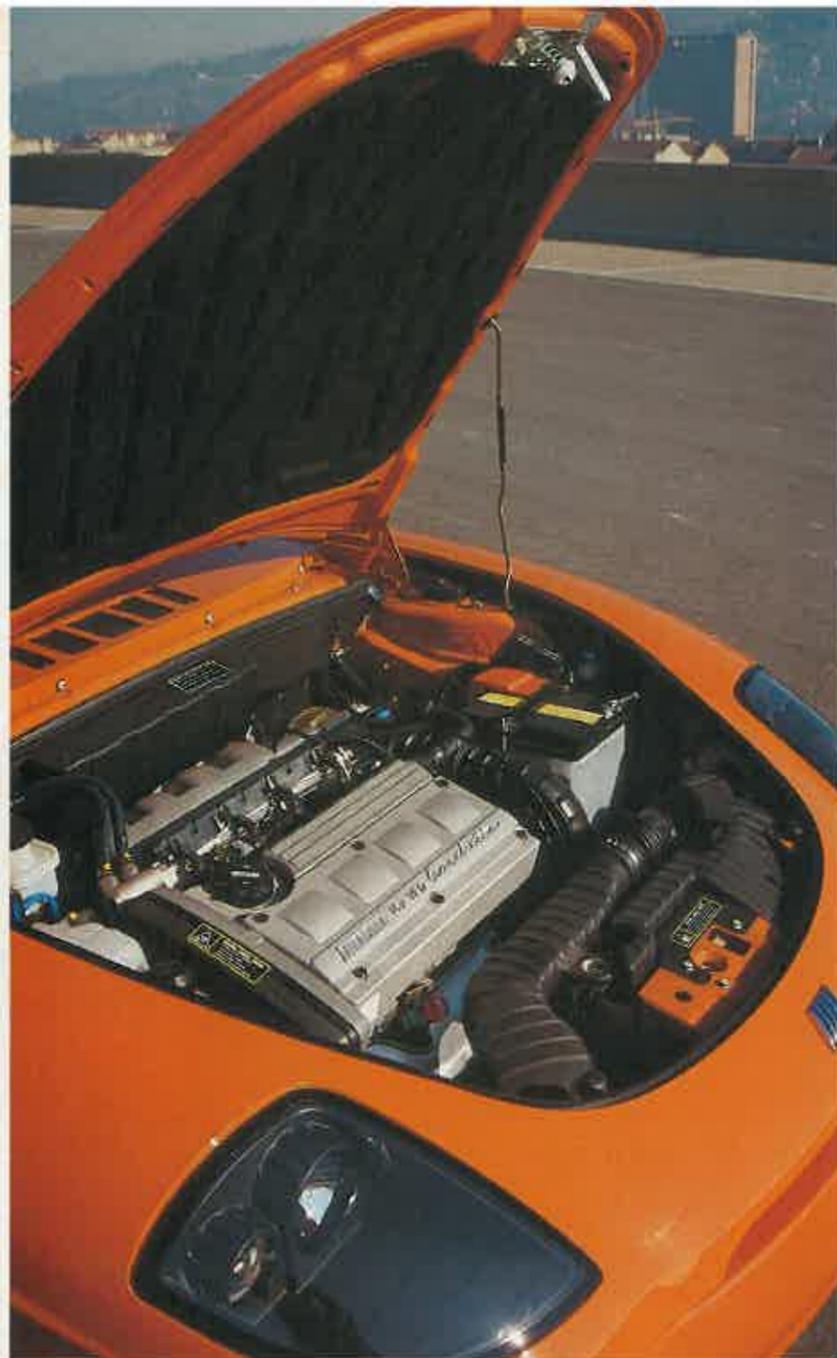
Sin duda alguna, uno de los máximos aspirantes a ser protagonista en el próximo Salón de Ginebra es el Fiat Barchetta. Es un agradable deportivo de dos plazas que invita a conducir relajadamente con el cielo como techo. Es un coche que cautivará a los jóvenes y a los no tan jóvenes, ya que serán éstos los que tengan más posibilidades de adquirirlo.



**D**ETRÁS de este cautivador nombre, ya utilizado por Ghia en un pequeño deportivo realizado sobre la base de un Ford Fiesta, hay un coche en el cual se apoya fuertemente el afán de Fiat en relanzar la imagen de la marca. No se trata de un producto de gran difusión, ya que la producción estimada es de unas 15.000 unidades y tampoco se trata de un coche barato al alcance de cualquiera, pues su precio en España puede rondar los 3,8 millones de pesetas. Basta una ojeada al nuevo Barchetta para apreciar que se **♦♦♦**

AL VOLANTE

trata de un diseño claramente influenciado por la nostalgia de los antiguos deportivos biplaza. Sus compactas dimensiones, algo menos de cuatro metros de largo, permiten unas líneas bajas y redondeadas. Los artífices del diseño, Andreas



El Fiat Barchetta está dotado de un motor con culata de cuatro válvulas por cilindro que desarrolla 130 caballos de potencia. El vehículo en sí, diseñado por Andreas Zapatinas y Chris Bangle, se mantiene en la más pura esencia de los deportivos italianos.



Zapatinas y Chris Bangle, han sabido conseguir un perfecto equilibrio entre el aspecto que se exige a un coche moderno y la tradición ♦♦♦

**T**odavía hay gente que ama el mundo del automóvil.



**AHORA**  
*Tú.*

**AHORA Primera.**

Mira atentamente el nuevo Nissan Primera. Algunas diferencias son evidentes. Cuando lo

Multi-link, interior en piel y 3 años de garantía y asistencia gratuita en carretera.



Garantía total  
3 años  
ó 100.000 km  
y 6 años  
anticorrosión.

conduzcas descubrirás otras. Y hay algunas que tal vez no llegues



Y todo desde 1.819.000 ptas.\* Hay muchos motivos para preguntarse

a percibir nunca. Pero existen. 16 V, 150 CV, ABS, doble LSV, aire acondicionado, airbag, suspensión

si necesitas un coche así. No hay un solo motivo para renunciar a un coche así.



**AHORA**  
Nissan

\*P.V.P. recomendado versión 1.6 LX 4 puertas (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.



En el interior del Fiat Barchetta existen algunos puntos comunes al Fiat Coupé, como es el caso del volante. Algunos elementos de la carrocería quedan al descubierto y las grandes esferas del cuentavueltas y el velocímetro muestran su marcado carácter deportivo.



de los pequeños deportivos italianos. Lo único que echarán en falta los más puristas es que la Barchetta de Fiat no luce el emblema que la marca reservaba a sus coches deportivos con el logotipo de la marca sobre fondo rojo y una corona de laurel.

Aunque por su tamaño el Barchetta pueda dar lugar a pensar que procede del Punto, lo cierto es que la plataforma empleada es la del Fiat Tipo.

Es, por lo tanto, un tracción delantera, dotado de un motor con culata de cuatro válvulas por cilindro que desarrolla 130 caballos. Esto permite una aceleración de cero a cien kilómetros por hora ligeramente por debajo de los nueve segundos

y una velocidad máxima en torno a los 200 kilómetros por hora.

En el interior nos encontramos con algunos elementos comunes con el Fiat Coupé, como por ejemplo el volante. Así mismo se dejan al descubierto algunos elementos de la carrocería, y las grandes esferas del cuentavueltas y el velocímetro lo dicen todo sobre su clara vocación deportiva.

Su conducción es fácil, segura y, si se quiere, brillante, aunque como ya decíamos, como más se disfruta de esta belleza, es dejando pasar suavemente el asfalto bajo las ruedas mientras se siente el roce del aire en el pelo. ●

GIANCARLO PERINI

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1.747 c.c. Dos árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro. Potencia máxima: 130 cv a 6.300 r.p.m. Par máximo: 16,7 mKg a 4.300 r.p.m. Alimentación: Inyección electrónica multipunto y distribución variable. **SUSPENSION:** Independiente Tipo Mac Pherson delante e independiente de brazo tirado detrás. Frenos: de disco en las cuatro ruedas con ABS. **DIMENSIONES:** Largo: 3.917 mm. Ancho: 1.640 mm. Distancia entre ejes: 2.275 mm.

# MUSSO



P.V.P. recomendado para Península y Baleares 3.997.000 pes.  
I.V.A., transporte e impuesto de matriculación incluidos.

Las partes del motor Gelfigrafiado no corresponden al equipamiento de serie.

Le presentamos el automóvil que, sin duda, va a ser la sensación del año: el nuevo Musso. Un todoterreno con la fuerza y la potencia de un rinoceronte

U N R I N O C E R O N T E

con un motor Mercedes-Benz OM 602 diesel. Con los últimos avances en tecnología y seguridad, como su exclusivo sistema que permite cambiar

C O N M O T O R

de tracción, sin detener el vehículo, con sólo girar un botón situado en el salpicadero. Y con el más completo equipamiento de serie, para satisfacer

M E R C E D E S

las necesidades de los conductores más exigentes. Un automóvil para volver a descubrir el placer de conducir tanto en el campo como en la ciudad.



**SSANGYONG**

*Nuevo SsangYong Musso. Un placer que no conoce límites*

SsangYong cuenta con 14 puntos de venta y asistencia técnica en toda España.  
INTERNED S.A. - OFICINAS CENTRALES: Avda. Indalecio Prieto, 20-26. Edificio Ansoa. 48940 BILBAO (Vizcaya) - TEL. 94 41 41 41 - FAX 94 41 41 41



**FORD MUSTANG 5.0 GT Cabrio  
PONTIAC FIREBIRD**



Uno, el Mustang, es la última versión de una leyenda que significa el deportivo por excelencia americano. El otro, el Firebird, es un coupé que ofrece la posibilidad de carrocería Targa, más largo que el Ford pero con una potencia que no desarrolla ni 150 caballos. Si en el primer caso la marca del óvalo se está planteando su comercialización en el mercado español, el Pontiac ya se vende a un precio ajustado, si tenemos en cuenta lo completo de su equipamiento. En ambos casos, se trata de la clásica filosofía del otro lado del «charco», bastante diferente a la europea.



**Genuinamente Americanos**

FORD MUSTANG 5.0 GT Cabrio

# CABALLO LEGENDARIO

Ford España está estudiando traer a nuestro país el nuevo Mustang en versión descapotable. Un modelo tan genuinamente americano como la Coca-Cola, las hamburguesas o los pantalones vaqueros.

FORD MUSTANG 5.0 GT Cabrio

VIRTUDES	DEFECTOS
Linea atractiva	Falta de rigidez
Estanquidad y cierre de la capota	Consumo elevado
Comportamiento en buen asfalto	Desarrollos largos

PRECIO ESTIMADO: 7.000.000 PTAS.

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

El Mustang fue para Ford el mayor éxito después de la Segunda Guerra Mundial. Presentado en 1964, el deportivo americano hechizó en su primer año y medio de vida a 500.000 conductores y todavía hoy se ven unidades del mítico automóvil recibiendo mimos y cuidados de sus privilegiados propietarios.

En el otoño del 93 Ford USA daba a conocer en suelo americano un nuevo Mustang, un deportivo de líneas más suaves y aerodinámicas, por supuesto mucho más sofisticado y dotado de dos poderosos motores de seis y ocho cilindros en V con 147 y 218 ca-

ballos de potencia. Motor 16 ha tenido la oportunidad de probar la versión cabriolet con el motor más potente, un elegante deportivo bien resuelto en todo lo relacionado con la capota, magníficamente presentado, pero poco europeizado mecánicamente para una utilización racional fuera de una autopista, medio habitual en el que se desenvuelve este coche en Esta-

dos Unidos. Los interiores están bien resueltos y se aprecia el empeño en romper con la rutina de otros fabricantes. Se utilizan elementos conocidos pero se intentan combinar con un diseño singular y sugerente. El atractivo aspecto y la buena calidad de los asientos en cuero contrastan con la pobre sujeción que esta piel proporciona. El equipamiento de la unidad de pruebas, en el que estaría basada la propuesta de importación, era muy completo, con elementos tan importantes como la doble bolsa de aire de seguridad, el aire acondicionado, el antibloqueo de frenos,

cuatro elevallunas eléctricos, control de velocidad... La capota es de accionamiento eléctrico y el sistema de cierre, al estilo de algunos cabrio alemanes con dos tirantes que tensan debidamente el techo, aísla completamente el habitáculo y facilita considerablemente la maniobra de cierre o apertura. No ocurre lo mismo cuando una vez que se ha descapotado el coche se intenta poner la funda protectora, bastante incómoda de manejar por una sola persona. El techo está formado por varias capas aislantes y la luna trasera es de cristal e incluye luneta térmica, una solución eficaz que mejora una visibilidad ya de por sí limitada por la forma del coche y el

spoiler situado sobre la tapa del maletero. La mitad de éste se ha tomado prestada para alojar la capota y el volumen real que queda obliga a reducir drásticamente la cantidad y el tamaño del equipaje. Las plazas traseras tampoco dan para mucho, los respaldos apenas tiene inclinación y dos adultos pueden llegar a sentir verdadera claustrofobia en recorridos largos, salvo que se vaya descapotado.

El Ford Mustang 5.0 GT sigue recurriendo a un motor de alta cilindrada y respetable potencia, un motor de ocho cilindros en V que se ha combinado, por aquello de reducir el consumo presuntamente salvaje de esta mecánica, con un cambio automático de largos desarrollos que cu- ◆◆◆



Motor 16  
Prueba





Los interiores del Ford Mustang Cabrio están muy cuidados. El equipamiento de la unidad de pruebas era completísimo. El espacio en las plazas traseras es reducido.



El motor de cinco litros y 8 cilindros en V da 218 caballos. La capota es eléctrica.

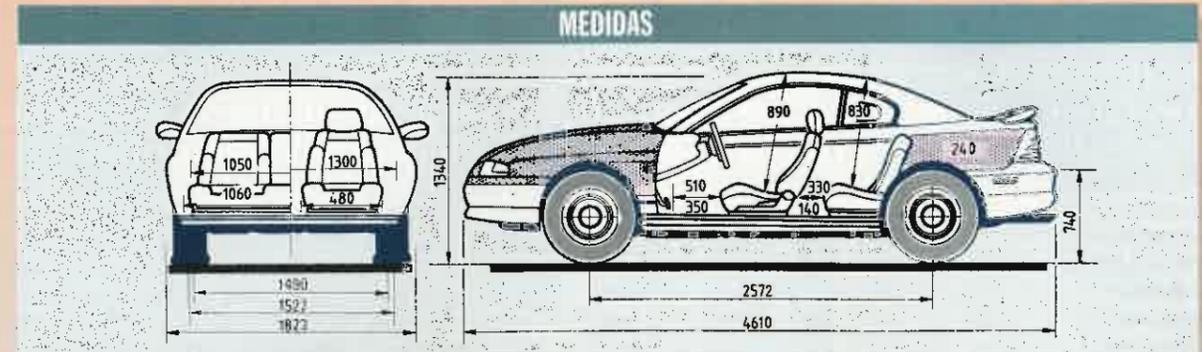


bre el expediente con aprobado en las limitadas y celosamente vigiladas autopistas estadounidenses. No ocurre lo mismo en España y su particular orografía, donde para empezar a saborear los 218 caballos de potencia hay que abusar claramente de las posiciones manuales del cambio o, lo que es lo mismo, de las marchas más cortas. El sencillo cambio automático ofrece una tecla que bloquea el cambio en tercera impidiendo que entre la cuarta y que el motor caiga de vueltas cuando se realiza una conducción deportiva, sin embargo presenta bastantes carencias cuando se abusa de la utilización manual. Tarda en reducir a la marcha insertada algunos segundos, le falta precisión, en definitiva no es el más adecuado para la utilización que en general se le da a un vehículo en España. En autopistas o autovías el coche es una delicia, va como la seda. La aerodinámica le es favorable, el techo practicable no es ruidoso, la sensibilidad exagerada de la dirección queda compensada con unos neumáticos de un tamaño extra (245 de ancho con perfil 45) y la falta de rigidez del chasis apenas se pone en evidencia.

Es el terreno ideal para el Mustang. Lo peor viene cuando el recorrido incluye alguna carretera de segundo orden, de piso poco uniforme. Es entonces cuando se aprecia una falta de rigidez considerable. El chasis se retuerce, el peso (casi 1.600 kilogramos) se deja notar, la carrocería cruje y sin embargo la suspensión, la generosa medida de los neumáticos y la eficacia de los frenos permiten, una vez acostumbrados a esa falta de rigidez, llevar un ritmo bastante elevado pero incómodo y poco agradable.

El Mustang 5.0 GT Cabrio encaja perfectamente con el gusto americano por los vehículos de corte deportivo. Imagen (refrescada recientemente con el triunfo de Paul Newman en las 24 Horas de Daytona a bordo de un Mustang 682), encanto y belleza no le faltan, pero nuestras carreteras son algo más exigentes. ●

ANDRÉS MAS  
FOTOS: JOSE A. DIAZ



## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Arbol de levas central accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 4.942 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 101,6 mm. Carrera: 76,2 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 217,6 CV(160 Kw) a 4.200 rpm. Par máximo: 39,5 mkg (386 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto secuencial. Combustible: 95 RON sin plomo.

## TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades con convertidor hidráulico de par. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 18,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 29,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 43,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 65,0 km/h.

## DIRECCION

Sistema.: De cremallera asistida. Vueltas volante entre topes: 2,3 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 276 mm). Traseros: Discos ventilados (Ø 265 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

## SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson con triángulo inferior, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con muelles, brazos inferiores long. y superiores oblicuos, amortiguadores y barra estabilizadora.

## RUEDAS

Neumáticos: 245/45 ZR 177. Llantas de aleación de 17 x 7,5 J pulgadas.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.590 kg. Capacidad del depósito de combustible: 58 litros.

## PRESTACIONES

## VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **212**

## ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada **16,4**

1.000 m. salida parada **27,1**

De 0 a 100 km/h **8,9**

Recorriendo (metros) **138**

## RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h en D **14,7**

1.000 m. desde 40 km/h en D **27,9**

De 80 a 120 km/h en D **6,3**

recorriendo (metros) **175**

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD A 21,1 km/h de promedio **18,9**

CARRETERA A 90 km/h de cruceo **10,8**

En conducción rápida **21,3**

AUTOPISTA A 120 km/h de cruceo **12,0**

A 140 km/h de cruceo **13,9**

CONSUMO MEDIO POND. Litros 100/km **15,8**

AUTONOMIA MEDIA Kilómetros recorridos **325**

## FRENOS

A 60 Km/h: **14,8 m.** A 100 Km/h:

**45,8m.** A 120 Km/h: **57,8m.**

## SONORIDAD

Al ralentí: **42,2 dB.** A 60 Km/h **66,0 dB.**

A 90 Km/h: **70,2 dB.** A 120 Km/h: **74,3 dB.**

A 140K m/h: **77,8** A Tope: **82,5**

## EQUIPAMIENTO

## EQUIPAMIENTO

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

## OPCIONES:

No se ha decidido todavía el equipo opcional en caso de importar este modelo. En la lista de equipamiento se refleja el equipo que llevaba la unidad de pruebas.

## COMPRADOR

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

# PONTIAC FIREBIRD DEPORTIVO GRANDE...

Las apariencias engañan. La carrocería del Firebird es la de un espectacular deportivo americano; sin embargo, su motor V6 con menos de 150 caballos de potencia ofrece unas prestaciones muy tranquilas.

<b>DISEÑO</b>	★★
<b>ACABADO</b>	★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★
<b>CONFORT</b>	★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★
<b>PRECIO</b>	★★★

Por menos de 4.700.000 pesetas, el Pontiac Firebird es el único deportivo del mercado español que ofrece una carrocería de casi cinco metros de longitud. Por una cantidad parecida hay otros coupé de similar potencia, pero son del orden de 20 centímetros más cortos. A pe-

sar de su tamaño, el coche no se destaca por una mayor amplitud del habitáculo o un volumen del maletero de más capacidad, simplemente tiene más morro. En este sentido la primera ventaja del Pontiac es una mayor seguridad pasiva.

Por configuración, se trata de un

deportivo de los de «antes». Los fabricantes americanos tardan mucho más que los europeos en la evolución de la mayoría de los modelos y no son tan exigentes en algunos aspectos. Por citar dos ejemplos, la suspensión trasera por eje rígido y el motor. Este tiene un bloque de concepción antigua, con la culata de hierro y árbol de levas lateral, y una potencia en absoluto exagerada en relación a la cilindrada.

Con casi 150 caballos de potencia, el Firebird no desarrolla unas prestaciones brillantes; el que quiera un Pontiac para competir con los grandes deportivos debe recurrir al Trans Am, un modelo que comparte la misma carrocería, pero dispone

de un motor con 265 caballos de potencia. Eso ya son palabras mayores. Los 148 caballos que desarrolla el Firebird probado permiten una velocidad máxima que está en la barrera de los 200 kilómetros por hora; en cuanto a las aceleraciones, poco más de 10 segundos para pasar de cero a cien kilómetros por hora y medio minuto en el kilómetro con salida parada son unas cifras que se pueden considerar lógicas para un automóvil de su potencia. Respecto a las recuperaciones, los datos no son tan favorables. Por una parte, el peso; el coche no es nada ligero porque da en la báscula unos 1.600 kilos con el conductor a bordo. De otra, el larguísimo desa-

rrrollo de la transmisión, responsable de que el motor funcione a un régimen muy bajo cuando se circula a 100 kilómetros por hora en quinta velocidad (menos de 2.000 revoluciones por minuto). Por lo tanto, hay poco menos que olvidarse de las marchas largas si se va despacio. Eso sí, a regímenes medios el motor es cuando mejor rinde y el coche es un auténtico tractor. Tampoco se le puede exigir mucho en la zona alta del cuentarrevoluciones, porque la potencia máxima se consigue a sólo 4.600 revoluciones. Y con la pega adicional de que a dichos regímenes el nivel sonoro es bastante elevado.

En el interior, y cuando en la mayoría de los coches actuales es...

## PONTIAC FIREBIRD

### VIRTUDES

Fiabilidad mecánica  
Buen precio  
Equipamiento completo

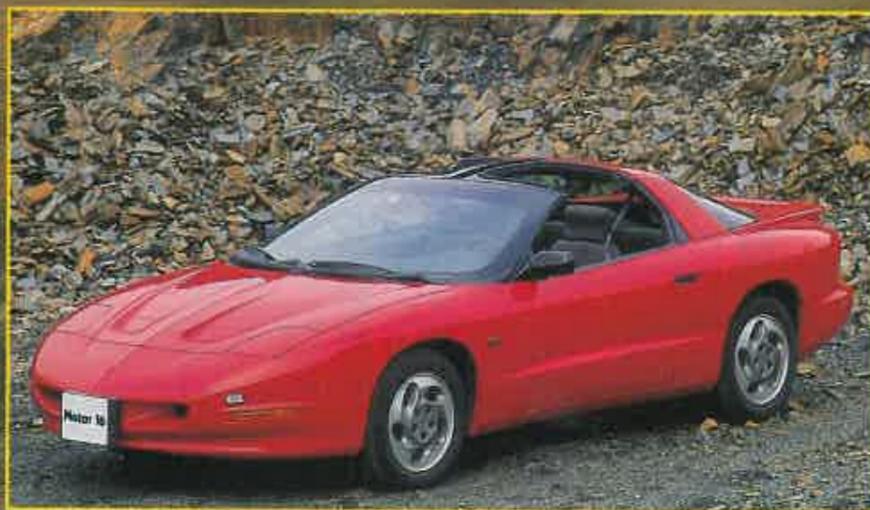
### DEFECTOS

Eje trasero rígido  
Nivel sonoro elevado  
Capacidad del maletero

PRECIO: 4.492.169 PTAS.



Imagen inconfundible del Pontiac Firebird en su versión Targa.



El equipamiento del Pontiac incluye de serie las llantas de aleación ligera.



Motor 16  
Prueba



El cuadro de instrumentos es muy completo, incluyendo manómetro de aceite, voltímetro y numerosos testigos luminosos. En el volante, los mandos de la radio.



muy fácil acostumbrarse a los distintos mandos, en el Firebird es obligado un periodo más largo para familiarizarse a una serie de detalles, por supuesto con el manual del usuario en la mano. Desde qué llave hay que utilizar (porque tiene dos), en qué posición (porque se introducen al revés) o cómo se saca la del contacto (porque hay que apretar un botón que no se ve con facilidad), hasta otros aspectos típicamente americanos como el cierre centralizado en el interior de la puerta del conductor y no al abrir o cerrar desde la cerradura (con el riesgo de dejarse las llaves dentro y el coche cerrado), la luz interior que se enciende al girar al máximo el reostato de iluminación del cuadro de instrumentos o el ruido de la campanilla que avisa si una puerta está abierta con la llave en posición de contacto.

El equipamiento destaca, entre otras cosas, por la regulación eléctrica para el asiento del conductor, elevalunas y retrovisores exteriores y no falta aire acondicionado y doble *airbag*.

Aunque el acabado es correcto y los paneles del techo ajustan muy bien, la conducción del coche no resulta especialmente cómoda. Primero por el manejo del cambio, un tanto hosco de funcionamiento con movimientos tirando a largos entre marchas y además el brazo roza un poco con la parte central, que es donde se ubica el cenicero y el mando para regular el haz luminoso. Y segundo, y más importante, por el comportamiento. Es un coche pensado para las buenas carreteras pero conviene olvidarse de los puertos de montaña con mal piso. En este caso y en conducción rápida salen a relucir unos tarados de suspensión excesivamente cómodos, lo que unido a las sacudidas del eje rígido posterior animan a levantar el pie y buscar una carretera más cómoda. En definitiva, un coche de lo más «pintón», con unas características técnicas un tanto anticuadas pero con un buen precio en relación a todo lo que ofrece.

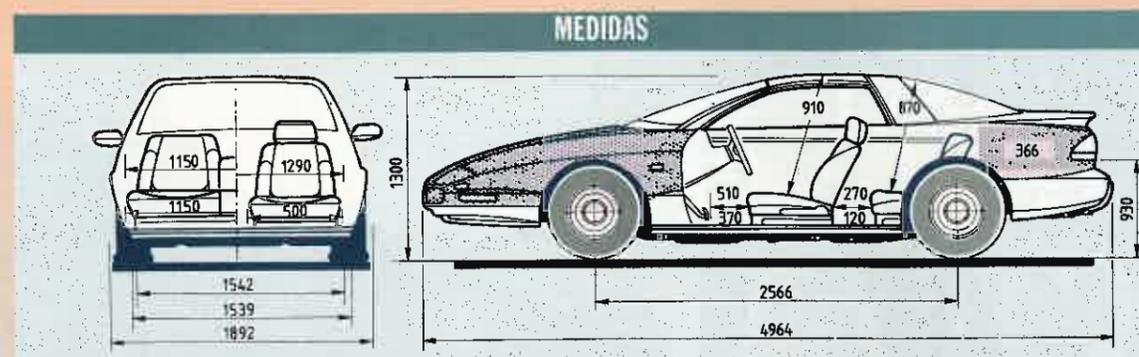


El motor se ve penalizado por unos largos desarrollos de la transmisión.

El motor se ve penalizado por unos largos desarrollos de la transmisión.



JAVIER GUTIÉRREZ  
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque y culata en fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral, accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.353 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 92,0 mm. Carrera: 87,0 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 148 CV (109 kW) a 4.600 rpm. Par máximo: 26,2 mkg (257 Nm) a 3.150 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 26,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 37,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 52,3 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 12,2 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos (223 mm de Ø). Traseros: Discos (261 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente con doble brazo oscilante, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con barra Panhard, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 215/60 R 16. Llantas de aleación ligera de 7,5 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.528 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 59 litros.

PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>207</b>
Km/h	
<b>ACELERACIÓN (seg.)</b>	
400 m salida parada	<b>17,2</b>
1.000 m salida parada	<b>30,3</b>
De 0 a 100 km/h	<b>10,1</b>
Recorriendo (metros)	<b>174</b>
<b>RECUPERACIÓN</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	<b>20,8</b>
400 m desde 40 km/h en 5ª	<b>23,0</b>
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	<b>34,8</b>
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	<b>42,3</b>
De 80 a 120 km/h en 4ª	<b>10,3</b>
recorriendo (metros)	<b>287</b>
De 80 a 120 km/h en 5ª	<b>17,0</b>
recorriendo (metros)	<b>474</b>

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29,8 km/h de promedio	<b>12,6</b>
<b>CARRITERA</b>	
A 90 km/h de crucero	<b>7,9</b>
En conducción rápida	<b>16,1</b>
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	<b>9,5</b>
A 140 km/h de crucero	<b>11,7</b>
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros.100/km	<b>10,9</b>
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	<b>490</b>

FRENOS

A 60 Km/h: **16,8 m.** A 100 Km/h: **49,0 m.** A 120 Km/h: **70,5 m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **49,5 dB.** A 50 Km/h: **61,6 dB.** A 90 Km/h: **65,0 dB.** A 120 Km/h: **69,7 dB.** A 140 Km/h: **74,5 dB.** A tope: **85,2 dB.**

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Asientos de cuero: 219.320 ptas. Techo targa desmontable: 215.359 ptas. Paneles techo Targa: 5.549 ptas.

COMPRADOR

**PONTIAC. Importador:** North American Motors, S.A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 562 42 35. **Garantía:** Tres años ó 100.000 kilómetros en piezas y mano de obra. Tres años de asistencia en carretera en Europa. **Red de post-venta:** 45 puntos de asistencia en España.

CONCURSO INTERNACIONAL  
DE DISEÑO **BMW** AG

# FUTURO ESTILO

Han sido entregados en Munich los premios a los mejores diseños BMW realizados por ordenador. Las posibilidades de este método informático abren unas nuevas pautas para conocer cómo serán los coches del futuro.

**U**NA universidad europea (Facultad de Diseño, Técnica y Economía de Pforzheim-Alemania) y otra norteamericana (Art Center College of Design de Pasadena-California), han sido los ámbitos donde se ha desarrollado este proyecto de patrocinio de la marca bávara.

El objetivo primordial era estudiar las posibilidades del CAS (Computer Aided Styling), proceso de diseño computerizado utilizado actualmente para establecer las líneas estilísticas de la producción automovilística BMW. ♦♦♦



Este ha sido el proyecto ganador, llevado a escala real por un sistema de fresado computerizado en cinco ejes. Su autor se llama Tilo Klumpp. Mezcla el concepto de motocicleta y automóvil con sugerentes formas.

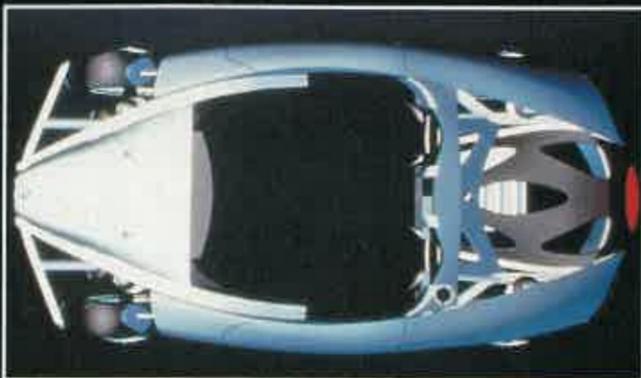
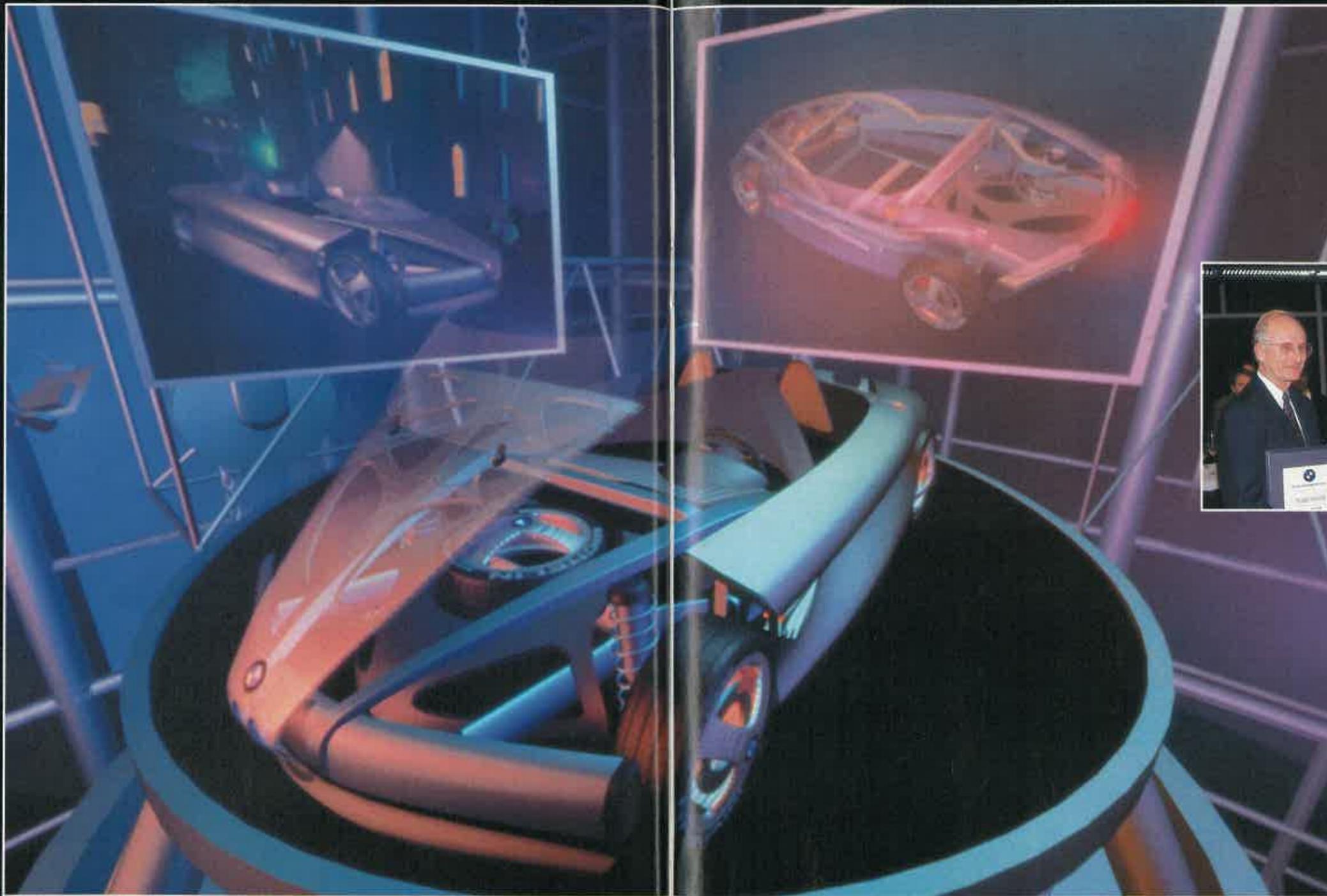


La convocatoria contemplaba unas pautas fijas: diseñar un medio de transporte que aunase por un lado las prestaciones y la técnica de la motocicleta con la seguridad del automóvil.

En definitiva, los concursantes, sirviéndose de las técnicas más avanzadas y partiendo de unas premisas mecánicas servidas por BMW, debían materializar una propuesta en la que se conjuntaran armonía, optimización del diseño en su conjunto, seguridad, calidad, dinamismo, confort y ecología. Los proyectos galardonados pertenecen a Ernie Rinard y Tilo Klumpp, de los que los responsables de desarrollo y proyectos de BMW destacaron su máximo rigor en la materialización práctica de las pautas marcadas.

Incorporando un motor longitudinal serie K de la gama motociclista en posición central junto al depósito de gasolina y respetando unas dimensiones fijas para las ruedas, el coche tenía que ofrecer un carácter atractivo en su conducción y un alto nivel de seguridad. Esta tenía que incorporar una protección de los pasajeros similar al modelo Cabrio de la marca, sistema de arcos antivuelco y airbag.

El resultado sería un coche nuevo, que cubriera el inexistente segmento entre la motocicleta de gama alta y el automóvil, barato, duradero y ecológico.



Estas imágenes de ordenador pertenecen al otro proyecto galardonado, el presentado por Ernie Rinard.



CONCURSO INTERNACIONAL DE DISEÑO **BMW** AG



Tras los primeros esbozos de un grupo de estudiantes matriculados en diferentes cursos, se seleccionaron las mejores propuestas que se digitalizaron por medio del CAS Alias.

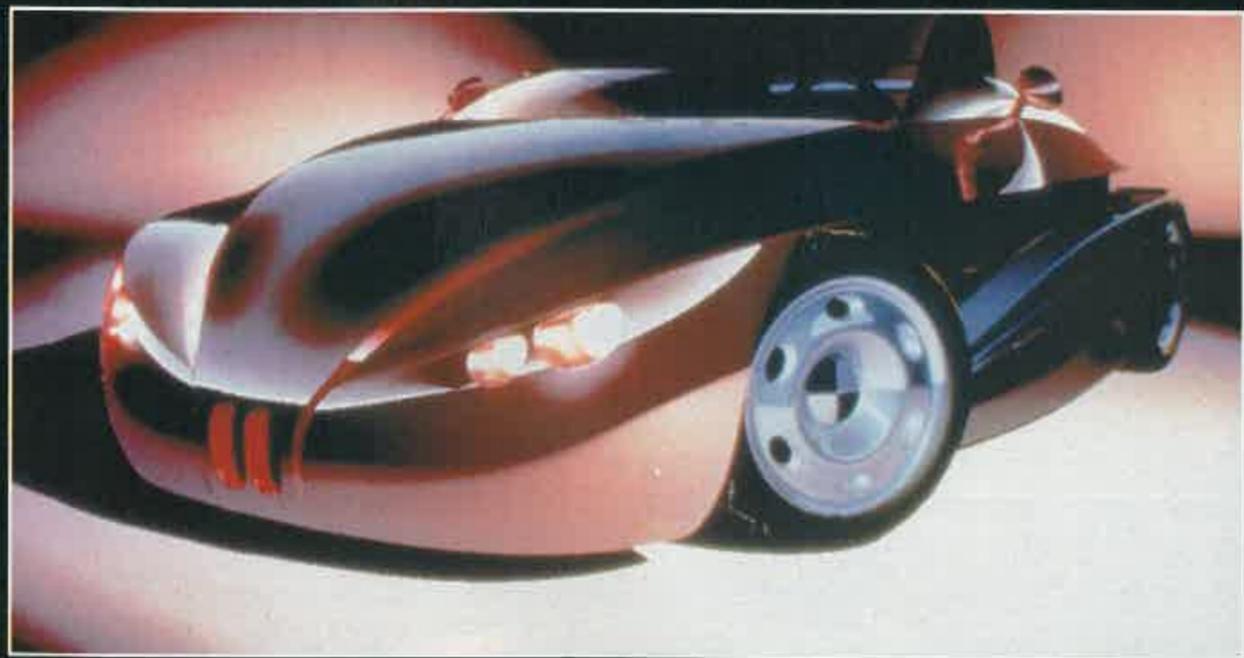
En el proyecto alemán, se informatizaron los datos del CAS para un programa de fresado informatizado STRIM, con el cual se realizaron cuatro maquetas utilizando una fresadora digitalizada de cinco ejes. Después de un acabado artesanal y una optimización de los moldes, se materializó ●●●

la maqueta ganadora en escala 1 a 1.

Como herencia de este concurso de patrocinio BMW, la Universidad alemana de Pforzheim ha equipado su curso de Diseño del Transporte con el sistema CAS Alias y el Art Center de Pasadena ha ampliado su propia dotación informática. Wolfgang Reitzle, del Comité



Arriba, el prototipo de Miglos Kovaes, a la derecha el de Marten Verschoore y abajo el de Russell Paul.



CONCURSO INTERNACIONAL DE DISEÑO **BMW** AG



Cristoph Henrici, Martin Kreidl y Mike Yu son los autores de estos tres diseños.



de Dirección de BMW AG, recalcó durante el acto de entrega de premios el éxito que la experiencia había tenido en la realización de un tipo completamente inédito de vehículo y en la mejora que ha supuesto para alumnos y universidades este avanzado sistema de diseño informático. ●

JUAN LUIS SOTO





PEUGEOT

OFERTAS

Gama 106:

Estos modelos se benefician con una financiación especial en la cual no se paga la primera mensualidad hasta el tercer mes.

Gama 306:

Estos modelos se benefician con una financiación especial en la cual no se paga la primera mensualidad hasta el tercer mes.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Astra Club 1.6i 16V Caravan	2.544.000	1.799	115	195	10,0	8,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie	Serie
Astra GL 1.7 TD Caravan	2.275.000	1.686	82	168	14,5	6,5	427,8	-	33.000	35.000	35.000	Serie	170.000	Serie	Serie
Vectra 4p Merit 2.0i	2.578.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
Vectra 4p Sport 2.0i 16V	3.347.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,2	Serie	52.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p CDX V6 2.5i	3.914.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p CDX V6 2.5i Aut.	4.111.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p GL 1.7 TD	2.818.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	-	73.000
Vectra 5p Merit 2.0i	2.665.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
Vectra 5p Sport 2.0i 16V	3.434.000	1.998	136	210	9,5	8,3	435,0	Serie	52.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p CDX V6 2.5i	4.001.000	2.498	170	233	7,8	9,7	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p CDX V6 2.5i Aut.	4.198.000	2.498	170	233	8,0	9,8	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p GL 1.7 TD	2.905.000	1.698	82	176	14,5	6,0	435,0	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	-	73.000
Calibra 2.0i	3.615.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	52.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V	3.731.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	52.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calib. Color Edition 2.0i 16V	3.782.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i V6 24V	4.159.000	2.498	170	237	7,6	9,6	449,2	Serie	52.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.859.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	52.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.0i 16V	3.976.000	1.998	136	210	11,0	9,2	479,0	Serie	62.000	Serie	Serie	Serie	Serie	92.000	Serie
Omega CD 2.5i V6	4.725.000	2.498	170	223	9,5	9,9	479,0	Serie	62.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.5i V6 Aut.	4.941.000	2.498	170	218	11,5	10,1	479,0	Serie	62.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega MVE 3.0i V6	5.774.000	2.962	211	240	8,8	10,7	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega MVE 3.0i V6 Aut.	5.989.000	2.962	211	230	9,8	10,9	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.5 TD	4.379.000	2.497	130	200	12,0	7,9	479,0	Serie	62.000	Serie	Serie	Serie	Serie	92.000	Serie
Omega 2.0i 16V Caravan	4.134.000	1.998	136	202	11,5	9,4	482,0	Serie	62.000	Serie	Serie	Serie	Serie	92.000	Serie
Omega CD 2.5i V6 Caravan	4.883.000	2.498	170	215	10,0	10,0	482,0	Serie	62.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.5 TD Caravan	4.537.000	2.497	130	195	12,5	8,0	482,0	Serie	62.000	Serie	Serie	Serie	Serie	92.000	Serie
Front. 3p Sport 2.0i T. Lona	2.850.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	-	-	-	-	-	103.000	-
Frontera 3p Sport 2.0i	2.902.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	-	-	-	-	-	103.000	-
Frontera 3p Sport SE 2.0i	3.084.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	-	-	-	-	-	-	103.000	-
Frontera 5p 2.4i	3.392.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	210.000	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	103.000	-
Front. 5p 2.4i Glacier Star	3.392.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Frontera 5p 2.3 TD	3.607.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0	210.000	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	103.000	-
Front. 5p TD Glacier Star	3.607.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Montejoy 3p RS 3.2i V6 24V	4.704.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Montejoy 3p RS 3.2i TD	4.557.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Montejoy 5p LS 3.2i V6 24V	4.592.000	3.165	177	170	11,5	15,5	454,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Montejoy 5p LS 3.2i TD	4.484.000	3.059	114	150	16,6	11,2	454,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-

Nota: Opción (1): Paquete Confort que incluye elevallas eléctricas delanteras, cierre centralizado y dirección asistida: 101.000 ptas. Opción (2): Paquete Seguridad que incluye ABS y Airbag para el acompañante: 169.000 ptas. Opción (3): Paquete Óptico que incluye Llantas de aleación, neumáticos 185/55 HR 15, faros antiniebla delanteros y volante de cuero: 79.000 ptas. Opción (4): Paquete Exclusivo que incluye aire acondicionado, airbag para el conductor y radiocasete estéreo SC303: 256.000 ptas.

PONTIAC

Han subido sensiblemente más de precio con respecto a las tarifas anteriores, pero ahora incorporan de serie nuevos elementos, como el aire acondicionado o el airbag para el pasajero, de manera que llenen, incluso, un precio más ajustado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
106 KID 1.0 3p	1.235.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	-	26.200	-	-	-	-	-	-
106 Midlight 1.1 3p	1.471.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	171.400	Serie	Serie	Serie	-	-	-	-
106 Long Beach 1.4 3p	1.465.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	-	-	-	-
106 XT 1.4 3p	1.898.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	-	-	61.600	-
106 Rallye 3p	1.680.000	1.294	100	190	9,3	8,3	356,4	-	26.200	-	-	78.400	168.000	-	-
106 XS 1.6 3p	1.711.000	1.587	90	180	10,4	7,3	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	-	-	61.600
106 XSI 1.6 3p	2.105.000	1.587	105	195	10,0	8,2	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
106 KID 1.0 5p	1.305.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	-	26.200	-	-	-	-	-	-
106 Midlight 1.1 5p	1.541.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	171.400	Serie	Serie	Serie	-	-	168.000	-
106 Long Beach 1.4 5p	1.530.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	-	-	-	-
106 XT 1.4 5p	1.966.000	1.360	75	172	13,1	7,2	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	-	-	61.600
106 XND 1.5 3p	1.562.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	26.200	-	-	-	-	-	-
106 Long Beach 1.5 D 3p	1.536.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	26.200	Serie	Serie	-	-	-	-
106 Midlight 1.5 D 3p	1.638.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	Serie	Serie	Serie	78.400	-	-	-
106 XND 1.5 5p	1.632.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	26.200	-	-	-	-	-	-
106 Long Beach 1.5 D 5p	1.601.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	26.200	Serie	Serie	-	-	-	-
106 Midlight 1.5 D 5p	1.708.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	Serie	Serie	Serie	78.400	-	-	-
106 XTD 1.5 5p	1.985.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	-	26.200	Serie	Serie	Serie	-	-	61.600
205 Mito 3p	1.373.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5	-	31.100	Serie	Serie	-	-	-	-
205 Mito 1.1 5p	1.443.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5	-	31.100	Serie	Serie	-	-	-	-
205 Mito 1.4 5p	1.550.000	1.360	75	170	11,6	7,0	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie	-	-	-	-
205 Mito D 3p	1.585.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie	-	-	-	-
205 Mito D 5p	1.655.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie	-	-	-	-
306 XN 1.4 3p	1.796.000	1.360	75	165	14,9	7,1	399,5	140.000	35.600	-	-	-	-	-	-
306 XS 1.6 3p	2.214.000	1.587	90	180	12,9	7,7	399,5	140.000	35.600	Serie	Serie	Serie	172.500	69.500	-
306 XT 1.8 Aut. 3p	2.560.000	1.761	103	175	13,6	9,1	399,5	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	190.300	69.500	-
306 XSI 2.0 3p	2.529.000	1.998	123	197	10,4	9,0	399,5	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	190.300	Serie	68.700
306 S16 3p	3.115.000	1.998	155	215	9,2	10,0	399,5	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	68.700
306 Cabriolet 2.0i	3.924.000	1.998	123	194	10,8	9,3	414,5	-	35.600	Serie	Serie	Serie	190.300	Serie	68.700
306 SL 1.4 Sedán	1.962.000	1.360	75	165	14,9	7,1	423,2	140.000	35.600	-	-	-	86.300	172.500	-
306 SR 1.6 Sedán	2.210.000	1.587	90	180	12,9	7,7	423,2	140.000	35.600	Serie	Serie	Serie	172.500	69.500	68.700
306 ST 1.6 Sedán	2.464.800	1.587	90	180	12,9	7,7	423,2	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	172.500	69.500	68.700
306 XS 1.6 5p	2.281.000	1.587	90	180	12,9	7,7	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	172.500	69.500	68.700



**VOLKSWAGEN**

**OFERTAS**

- Polo:** Hasta 80.000 pesetas de descuento al entregar el coche usado con 7 años o más.
- Golf CL 60:** 150.000 pesetas de descuento.
- Golf CL 75, CLD, GLTD y GLTDI:** Descuento de 120.000 pesetas.
- Golf (resto de gama):** 80.000 pesetas de descuento.
- Vento CL 75:** 150.000 pesetas de descuento.
- Vento CL 90:** 80.000 pesetas de descuento.
- Vento 90 y 115 CV:** Hasta 145.000 pesetas de descuento.
- Vento GT 115 CV:** Hasta 100.000 pesetas de descuento.
- Vento CLD:** Hasta 135.000 pesetas de descuento.
- Vento GLTD y GLTDI:** Hasta 120.000 pesetas de descuento.
- Passat GL 115 CV:** 150.000 pesetas de descuento.
- Passat GLTDI:** Hasta 100.000 pesetas de descuento.
- Passat (resto de gama):** Hasta 80.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
Corrado VR6	5.025.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	126.000
Passat 1.8i CL	2.675.000	1.784	90	178	14,4	8,7	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
Passat 2.0i CL	2.930.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie
Passat 2.0i GL	3.270.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie
Passat 2.0i GL Aut.	3.500.000	1.984	115	192	12,9	9,9	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie
Passat 2.0i 16V GT	3.765.000	1.984	150	213	9,7	9,5	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie
Passat VR6 GL	4.010.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	189.000	Serie
Passat VR6 Exclusiv	4.380.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	189.000	Serie
Passat 1.8 TD CL	2.730.000	1.896	75	165	18,0	6,8	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
Passat 1.8 TD CL	3.010.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
Passat 1.8 TDi GL	3.270.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
Passat Variant 2.0i GL	3.585.000	1.984	115	190	12,0	9,1	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie
Passat Variant TDI GL	3.610.000	1.896	90	173	14,4	5,5	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie

NOTA: La opción del Airbag en los Volkswagen Golf, Vento y Corrado es para conductor y acompañante. Opción (1): Dirección asistida, llantas de acero 5,5J x 13 y neumáticos 175/65 : 100.000 ptas. Opción (2): Llantas de aleación 5,5J x 13 y neumáticos 175/65 : 156.000 ptas. Opción (3): Elevallunas eléctricos en las cuatro ventanas: 165.000ptas. La capota eléctrica en los Golf Cabrio Avantgarde está disponible opcionalmente : 198.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
440 1.8i Edición Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 GLE 1.8i	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie	
440 GLE 2.0i	2.940.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie	
440 GLE 2.0i Aut.	3.105.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie	
440 GLT	3.190.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
440 GLT Aut.	3.355.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
440 Turbo	3.370.000	1.721	120	195	9,0	8,5	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
440 Turbo Aut.	3.535.000	1.721	120	184	10,3	9,3	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
440 GLE 1.9 TD	3.080.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192 Serie	
440 GLT 1.9 TD	3.290.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
460 1.8i Edición Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
460 GLE 1.8i	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie	
460 GLE 2.0i	2.940.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie	
460 GLE 2.0i Aut.	3.105.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie	
460 GLT	3.190.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
460 GLT Aut.	3.355.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
460 Turbo	3.370.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
460 Turbo Aut.	3.535.000	1.721	120	184	10,3	9,3	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
460 GLE 1.9 TD	3.080.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192 Serie	
460 GLT 1.9 TD	3.290.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
480 GT	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
480 GT Aut.	3.260.000	1.998	110	185	11,3	9,6	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
480 S	3.395.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
480 S Aut.	3.560.000	1.998	110	185	11,3	9,6	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
480 Turbo	3.595.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 2.0i	3.895.000	1.984	126	195	11,7	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 2.0i Aut.	4.060.000	1.984	126	190	12,1	10,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 GLE	4.195.000	2.435	144	203	10,3	9,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 GLE Aut.	4.360.000	2.435	144	195	11,1	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 GLT	4.730.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 GLT Aut.	4.895.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 T5	5.590.000	2.319	225	240	7,4	8,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 T5 Aut.	5.755.000	2.319	225	230	7,7	11,3	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 T5-R	6.450.000	2.319	240	245	6,9	10,9	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 T5-R Aut.	5.755.000	2.319	240	245	6,9	11,3	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 2.0i S. Wagon	4.055.000	1.984	126	195	11,7	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 2.0i S. Wagon Aut.	4.220.000	1.984	126	190	12,1	10,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 GLE S. Wagon	4.355.000	2.435	144	200	10,5	9,8	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 GLE S. Wagon Aut.	4.520.000	2.435	144	192	11,3	10,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 GLT S. Wagon	4.890.000	2.435	170	211	9,5	10,4	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 GLT S. Wagon Aut.	5.055.000	2.435	170	205	10,4	10,8	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 T5 S. Wagon	5.750.000	2.319	225	240	7,6	8,6	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 T5 S. Wagon Aut.	5.915.000	2.319	225	230	7,7	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 T5-R S. Wagon	6.610.000	2.319	240	245	6,9	10,9	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 T5-R S. Wagon Aut.	6.762.000	2.319	240	245	6,9	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
940 GLE 2.3i	3.720.000	2.316	135	190	10,1	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
940 GLE 2.3i Aut.	3.830.000	2.316	135	180	10,9	11,6	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
940 TD	4.220.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
940 TD Aut.	4.330.000	2.383	122	175	13,0	8,2	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
940 GLE 2.3i S. Wagon	3.795.000	2.316	135	190	10,1	10,5	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
940 GLE 2.3i S. Wagon Aut.	3.905.000	2.316	135	180	10,9	11,6	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
940 TD S. Wagon	4.295.000	2.383	122	181	12,0	8,0	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
940 TD S. Wagon Aut.	4.405.000	2.383	122	175	13,0	8,2	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
960 2.5 24V	4.890.000	2.473	170	210	9,7	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
960 2.5 24V Aut.	5.055.000	2.473	170	205	10,0	10,8	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
960 2.5 24V Premium	5.290.000	2.473	170	210	9,7	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
960 2.5 24V Premium Aut.	5.455.000	2.473	170	205	10,0	10,8	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
960 24V Aut.	6.150.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
960 2.5 24V S. Wagon	4.965.000	2.473	170	210	9,7	10,5	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
960 2.5 24V Aut.	5.130.000	2.473	170	205	10,0	10,8	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
960 2.5 24V Prem. S.W.	5.365.000	2.473	170	210	9,7	10,5	486,0	Serie							



MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8 3p	1370	—	—	—	—
R-19 1.6V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 3p	1400	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RN 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1630	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6V	2120	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-21 TS	1200	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 TXE	1700	1440	1330	1160	990
R-21 GX	1430	1240	1100	980	840
R-21 TX	1840	1570	1410	1260	—
R-21 GT	1720	1460	1320	—	—
R-21 2 L Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R-21 Turbo D	1590	1350	1220	1090	930
R-21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTX	1440	1230	1110	990	840
R-21 Nevada TXE	1760	1500	1350	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1190	960
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R-25 GTX	—	—	—	—	1100
R-25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R-25 TX	—	1980	1670	1510	1340
R-25 V6 I	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6 I Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R-25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R-25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320
R-25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTX	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410
Espace TXE Quadra	—	2390	2030	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RV 2.1	2100	1800	1620	—	—
Espace RT 2.1	2530	2190	1970	—	—
Espace RT Quadra 2.1	2750	2330	2110	—	—
Espace RVE V6 I	3130	2650	2410	—	—
Espace RV 2.1 DT	2250	1900	1730	—	—
Espace RT 2.1 DT	2630	2230	2020	—	—
Alpine V6 Turbo	5030	4210	3750	3390	2930

80 / Motor 16

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

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000 16V 2.0/2.3	2470	2180	1950	1530	1350
9000 CCI 16V 2.0/2.3	2600	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000 CDT 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

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

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

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

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

MODELO	93	92	91	90	89
Corolla 1.6	—	—	1420	1140	1030
Corolla 2.0 GT	—	—	1620	1310	1170
MR2	—	—	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	—
Corolla 2.0 GTI	2330	1980	1790	—	—
Corolla Turbo 4X4	2750	—	—	—	—
Corolla XU 1.6	1610	—	—	—	—
Corolla XU 2.0	1800	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	500	450	340	280
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 CL y Fox 1.3	—	530	490	400	310
Polo Classic 1.3	—	530	490	380	280
Polo Classic CL 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	410
Polo Classic CL D	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	430	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 55 cv	850	720	650	580	500
Polo Coupé GT 75 cv	960	810	740	660	560
Polo Coupé GT 640	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf CL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1450	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 90 GT 3p	1740	1490	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf CLD 3p	1330	1140	—	—	—
Golf GTD 3p	1600	1370	—	—	—
Golf GTD 3p	1570	1300	—	—	—
Golf CL 60 5p	1150	970	—	—	—
Golf CL 75 5p	1340	1150	—	—	—
Golf GL 75 5p	1450	1240	—	—	—
Golf GL 90 5p	1540	1320	—	—	—
Golf GL 90 5p Aut.	1680	1440	—	—	—
Golf GL 90 y GTI 5p	1820	1580	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	2260	—	—	—
Golf CLD 5p	1390	1190	—	—	—
Golf GTD 5p	1680	1440	—	—	—
Golf GTD 5p	1580	1340	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	—	1010	860	770	690
Golf Sprinter 4 p	—	1060	920	810	730
Golf CL 75 cv 2 p	—	1070	920	830	700
Golf CL 75 cv 4 p	—	1140	970	830	750
Golf CL 90 cv 2 p	—	1220	1040	940	780
Golf CL 90 cv 4 p	—	1280	1100	940	850
Golf GTI 112 cv 2 p	—	1300	1120	1000	850
Golf GTI 112 cv 4 p	—	1350	1170	1050	890
Golf GTI 16 v 2 p	—	1490	1270	1140	960
Golf GTI 16 v 4 p	—	1560	1330	1200	1010
Golf CL D 2 p	—	1060	900	810	620

MODELO	93	92	91	90	89
Golf CL D 4 p	—	1130	950	860	670
Golf GTD 2 p	—	1250	1060	820	630
Golf GTD 4 p	—	1310	1120	1010	



# COMPRAR Y VENDER



## Valderribas Motor S.A.

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



**VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS**

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

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

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

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

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

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

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

**¡MULTAS!** Posible cancelación. Toda España. Consúltenos. Multa. Tel: (968) 64 11 59. Fax: (968) 64 11 78.

**RENAULT** Laguna V6. Procedente de concurso. Muy buen precio. Teléfono: (91) 691 30 95.

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

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

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

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

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

**OPEL** Kadett 1.8i GT. 3 puertas, 40.000 Km. seminuevo, negro, techo corredizo, etc. Garantía 1 año. Muy buen precio. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

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

**PORSCHE** 944 Turbo 220 CV, piel, aire acondicionado. asientos

eléctricos, etc. Buen precio: 1.750.000 ptas. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

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

**NISSAN** Micra 1.3 16V, D/A, etc. sólo 500 Km, ganga. Tel: 725 86 21/22.

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

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

**SAAB** 9000 Turbo 16. Full equipo, muy intere-

sante. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

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

**TRIUMPH** Spitfire M. K111 original. Año 62, restauración cien por cien, perfecto, buen precio. Admitimos cambio por coche o moto. Teléfonos: 725 86 21/22.

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

**VOLKSWAGEN** Escarabajo. Descapotable original año 66, estado impecable, restauración 100%, único. Admitimos cambio por coche o moto. Tel: 725 86 21/22.

**MERCEDES** 190 E. Aire, ABS, etc. año 84, bien cuidado, motor roto, interesante para talleres o profesionales.

baratísimo. Azcona, 62. Madrid

**NISSAN** Terrano II. Procedente de sorteo. Tel: 725 86 21/22.

**FORD** Fiesta Pacha. Buen estado. Tel: 725 86 21/22.

**MERCEDES** 230 SL Pagoda. Última serie, 5 V, matriculado en España de origen, M-V, azul marino, interior piel y moqueta, estado impecable, todo original. Tel: (956) 66 42 00.

**MERCEDES** 380 SLC. Última serie, año 82; azul marino, interior piel, moqueta y madera, automático, totalmente equipado. Tel: (956) 66 42 00.

**JAGUAR** Sovereign HE, V12 5.3. Año 83, beige inglés, madera y piel, autom., todo original, totalmente equipado. Tel: (956) 66 42 00.

**¡ANUNCIARSE HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS  
C/ Basauri, 17  
Madrid 28023

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

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

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

**Motor 16**

## A. ARGÜELLES

Andrés Mellado, 76. Tels.: 549 57 88 - 549 64 71. 28015 Madrid  
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

**SEGURIDAD**

a la hora de **COMPRAR** su **AUTOMOVIL**

<b>ALFA ROMEO</b>	<b>MES</b>	525 TDS 92	95.000	<b>JAGUAR</b>	<b>MES</b>	<b>NISSAN</b>	<b>MES</b>	<b>TOYOTA</b>	<b>MES</b>
33 1.5, 88	13.000	525 TDS AUT. 92	96.000	3.6 SOVEREIGN, 87	78.000	PRIMERA 2.0I SLX, 90	35.000	CAMRY SX AUT. 92	85.000
164 TURBO, 91 A/A	57.000	628 CSI, 80	35.000	<b>LANCIA</b>	<b>MES</b>	SERENASGX 2.0, 94	39.000	<b>VOLKSWAGEN</b>	<b>MES</b>
<b>AUDI</b>	<b>MES</b>	<b>CITROËN</b>	<b>MES</b>	DEDRA 1.8, 90, A/A	26.000	<b>OPEL</b>	<b>MES</b>	CORRADO 16V, 89	43.000
80 TDI, 92	67.000	AX 1.4 IMAGE, 90	18.000	THEMA TUR 16V, 89	42.000	ASCONA 1.6, 82, A/A	12.000	GOLF 1.8iNY, 87	35.000
90 2.2E, 91, A/A	56.000	AX 1.4 TGS 3P, 91	18.000	<b>LOTUS</b>	<b>MES</b>	ALIBRA 2.0 16V, 92	47.000	GOLF GL, 90	24.000
90 2.2iNY, 89	46.000	BX 1.6 ATENAS, 89	20.000	ELAN CAB., 94	120.000	CALIBRA 2.0 16V, 91	51.000	GOLF GTI, 91, A/A	35.000
100 2.2, 88	42.000	BX TZD TUR, 92, A/A	38.000	<b>MASERATI</b>	<b>MES</b>	OMEGA TD, 87, A/A	30.000	GOLF G-60, 91, A/A	41.000
100 2.2, 90	50.000	BX TZD TUR, 92, A/A	38.000	222, 90	54.000	OMEGA 2.0 16V, 94	83.000	PASSAT 1.8 CL, 85	15.000
100 2.2i, 89	39.000	XANTIA 2.0I SX, 93	57.000	<b>MERCEDES-BENZ</b>	<b>MES</b>	<b>PEUGEOT</b>	<b>MES</b>	POLO COU. 1.3 GT, 91	19.000
100 2.6i, 93	80.000	XANTIA 2.0I VSX, 94	83.000	190E 2.0 5V, 91	68.000	205 XR, 89	18.000	<b>VOLVO</b>	<b>MES</b>
100 TDI, 91	75.000	XM 2.0I GL, 91	38.000	300CE, 90	100.000	405 MI 16V, 91	42.000	360, 85	18.000
100 TURBO Q., 91	50.000	XM 1.6I AV, 92	34.000	300CE 24V 5V, 91	135.000	405 SRI, 90	33.000	<b>MOTOCICLETAS</b>	<b>MES</b>
COUPE S2, 91	88.000	ZX 1.9I VOLC., 91	28.000	300E AUT., 92	110.000	<b>PORSCHE</b>	<b>MES</b>	HONDA NSR 125 R, 93	15.000
<b>BMW</b>	<b>MES</b>	<b>FIAT</b>	<b>MES</b>	300E 24V, AUT., 90	96.000	911 TARGA, 82	38.000	<b>TODOTERRENO</b>	<b>MES</b>
316, 87	24.100	UNO 70 SXI, 92	21.000	300E 24V, AUT., 92	124.000	<b>RENAULT</b>	<b>MES</b>	JEEP CHEROKEE LIM, 90	54.000
320I COUPE, 92	55.000	UNO 70 SXI, 90	18.000	300E 24V, 93	98.000	ESPACE TXE Q, 90	52.000	JEEP CHEROKEE 2.1, 90	62.000
324D 4P, 89, A/A	42.000	<b>FORD</b>	<b>MES</b>	300E 4. MATIC, 88	72.000	R-11 GTD, 87	16.000	JEEP WRANGLER, 92	49.000
325i, 86	33.000	ESCORT XR3i, 89, A/A	25.000	300 SE, 92	175.000	R-18 FAM, 83, A/A	14.000	JEEP WRANGLER, 90	34.000
325i, 87	34.000	FIESTA 1.3 PACHA, 92	19.000	500SE, 93	237.000	R-21 GTS, 87	19.000	LADA NIVA 1.6 4x4, 93	22.000
325iX, 87	29.000	FIESTA 1.6S 3P, 91	17.000	<b>MITSUBISHI</b>	<b>MES</b>	R-21 TURBO, 88, A/A	32.000	MITSUBISHI MON., 93	87.000
325TD, 92, A/A	83.000	ORION 1.6 GHIA, 91	24.000	SILVER SPIRIT, 85	220.000	<b>ROLLS ROYCE</b>	<b>MES</b>	MITSUBISHI MON., 92	84.000
520i, 90	54.000	ORION 1.8D, 92, A/A	38.000	<b>SEAT</b>	<b>MES</b>	IBIZA SXI, 90	20.000	ROVER RANGE R., 83	24.000
520i, 89	49.000	SCORPIO 2.4i, 89	29.000	3000 GT VR4, 91	130.000	<b>TOYOTA</b>	<b>MES</b>	SUZUKI VITARA, 92	37.000
525i, 89	48.000	SIERRA 2.3D, 89	22.000					TOYOTA LAND C, 92	140.000
525i 24V, 91	75.000								
525i 24V, 91	78.000								
525i 24V, 91	69.500								
525i 24V AUT., 90	76.000								

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

No lo dude, venga y pregunte por nuestras ofertas

Comprando aquí su coche puede ser gratis

REVISADOS Y GARANTIA HASTA 12 MESES

para que usted elija el suyo

**Alhambra**  
AUTOMOVILES

400 vehículos en stock

MODELO	AÑO	Pta./mes (*)	PRECIO
AUDI 100 5 B V6 PE	1991	68.859	1.990.000
BMW 324I CABRIO CUBRO FIE	1991	42.451	2.090.000
BMW 318I TIE	1991	75.015	1.880.000
BMW M-3 TIE	1991	70.850	3.490.000
CITROËN AX 1.1 TGS A/A	1991	19.397	950.000
CITROËN XANTIA 2.0I 16V A/A	1991	30.978	2.490.000
CITROËN XANTIA TD 1.5V	1991	38.398	2.875.000
CITROËN ZX 1.2 A/A	1991	33.515	1.680.000
FIAT TIPO 16V A/A	1991	19.297	990.000
JEEP WRANGLER 2.5I	1991	75.546	1.790.000
LANCIA THEMA X 1.2 FERRARI FIE	1991	40.453	2.000.000
MERCEDES 260 E	1991	62.769	3.090.000
MERCEDES 300 DIESEL FIE	1991	73.014	3.890.000
MERCEDES 300 E 34V FIE	1991	73.014	3.890.000
NISSAN PATROL TOP LINE LARGO	1991	48.545	2.390.000
OPEL CALIBRA 16V FIE	1991	38.390	1.890.000
PEUGEOT 305 TDI	1991	45.703	2.250.000
PEUGEOT 605 SRDI	1991	40.978	2.490.000
RENAULT CLIO 1.7 S A/A	1992	21.328	1.090.000
SEAT TOLEDO 16V A/A	1992	29.453	1.450.000

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

en Madrid JUNTO A METRO DELICIAS

Paseo de las Delicias, 100 Bis. TELEFONO: 468 46 08. FAX: 627 99 70. 28045 MADRID  
Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELEFONO: 528 10 38. FAX: 630 02 77. 28045 MADRID  
EN MALAGA. Avda. VELAZQUEZ, 47. TELEFONO Y FAX: (95) 231 31 00

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

GARANTIA OCASIONES DEL LEON

Modelo	Año	Ptas./mes (*)	GARANTIA
PEUGEOT 306 STYLE DIE SRI	1994	43.671	12 MESES
PEUGEOT 306 XTDI	1993	45.703	12 MESES
PEUGEOT 408 GOLD	1994	42.453	12 MESES
PEUGEOT 405 GR. A/A	1990	24.177	17 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1990	26.703	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDI	1991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVDT A/A	1994	81.046	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1990	10.421	12 MESES
ALDI 100 CD A/A	1987	22.140	12 MESES
CITROËN AX 1.4 TZX A/A	1992	20.109	12 MESES
CITROËN AX G1 A/A	1994	22.140	12 MESES
CITROËN BX 16V FIE	1993	34.328	12 MESES
CITROËN XANTIA 2.0I	1993	44.484	12 MESES
CITROËN XM 3.0 V6 CUBRO FIE	1992	48.546	12 MESES
CITROËN ZX 1.6 A/A	1993	32.296	12 MESES
FIAT TIPO 2.0 16V A/A	1992	24.172	12 MESES
FIAT UNO 45	1989	9.971	12 MESES
RENAULT 19 GTX	1989	18.078	12 MESES
RENAULT 21 TXE A/A ABS	1990	26.203	12 MESES
RENAULT CLIO 1.2 RT	1992	19.804	12 MESES
RENAULT CLIO 1.7 S A/A B/E/C/C	1992	22.140	12 MESES

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

**HACHUEL**  
SU CONCESIONARIO PEUGEOT

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

JUNTO A METRO LEGAZPI



# COMPRAR Y VENDER



## SE VENDE

**RENAULT LAGUNA V-6.**  
Procedente de concurso.

**MUY BUEN PRECIO.**

Tel: (96) 691 30 95

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

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

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

Mes: 75.000 ptas. Teléfono: 549 64 71.

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

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

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

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

**ARGÜELLES** Ford Escort XR3i. Año 89, rojo,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## COMPRO LLANTAS DE RENAULT CLIO INICIACION.

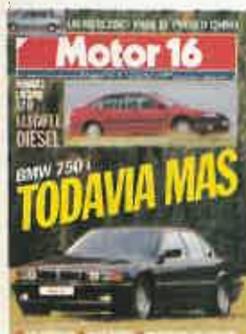
Llamar noches. Preguntar por Aquiles. Tel: (91) 657 06 54

**FORD** Fiesta XR2 Tel: 725 86 21/22.

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

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

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



15.600 PTAS AL AÑO SIN ENTRADA.

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 15.600 ptas.

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi S. A.  Giro Postal nº \_\_\_\_\_ a nombre de Cambio y Rusconi S. A.

D. \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Precio suscripción

España \_\_\_\_\_ 15.600 ptas. América, Africa \_\_\_\_\_ 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

# BENJA

## IMPORTACION EXPORTACION

BENJA ZÜLPICHER STRABE 218 COLONIA-ALEMANIA/ DELEGACION MADRID TEL: 91-504 64 89

## GRAN STOCK DE VEHICULOS DE IMPORTACION A LOS MEJORES PRECIOS DEL MERCADO

### CENTRO DE AUTOMOVILES DE OCASION SEMI-ESTRENO

MERCEDES, BMW, AUDI, PORSCHE, JAGUAR Y TODOTERRENO

30 Años en el sector del automóvil nos avalan.

Vehículos revisados y garantizados por escrito.

MERCEDES S 600 FE 1992-9.000.000+M

MERCEDES 560 SEC C FE 1988-3.500.000+M

MERCEDES 300 CE 24V FE 1990-4.400.000+M

MERCEDES 300 DI. TUR. FE 1991-3.950.000+M

MERCEDES 300 DI. TUR. FE 1990-3.950.000+M

MERCEDES 300 E FE 1991- 3.300.000+M

MERCEDES 260 E FE 1990-2.800.000+M

MERCEDES 280 E FE 1994-5.100.000+M

MERCEDES 190 2.5 DI. FE 1993-3.000.000+M

MERCEDES 190 2.5 DI.EXT. 1988-1.750.000+M

MERCEDES 230 E EXTRAS 1986-1.750.000+M

BMW 750 I FE 1991-4.300.000+M

BMW 750 I FE 1990-3.800.000+M

BMW 735 I FE 1991-3.200.000+M

BMW 730 I V-8 FE 1993-4.300.000+M

BMW 525 I 24V FE 1991-2.800.000+M

BMW 525 TDS FE 1993-3.600.000+M

BMW 325 I 24V FE 1993-3.300.000 +M

BMW 320 I GAR.:6 MESES 1990-1.400.000+M

BMW 324 TUR.OI. 1989-1.400.000+M

AUDI 100 TDI F/E 1992-3.200.000+M

AUDI 100 2.8 FE 1992-2.950.000+M

AUDI 200 V8 FE 1990-2.500.000+M

PORSCHE 911 SC FE 1984-2.900.000

PORSCHE 944 TUR. FE 1989-2.600.000

JAGUAR XJS C V12 CAB.FE 1988-3.600.000+M

MAZDA RX-7 TUR. 1988-1.800.000

TRIUMPH TR-7 CAB.1983-1.300.000

FORD THUNDERBIRD COU.FE 1993-3.500.000

MITSUBISHI MON.LARGO TDI 1990-2.200.000+M

MITSUBISHI MON.LARGO TDI 1991-2.400.000+M

MITSUBISHI MON.LARGO TD 1988-2.300.000+M

MITSUBISHI MON.CORTO TDI 1991-2.400.000+M

MITSUBISHI MON.CORTO TDI 1990-2.100.000+M

MITSUBISHI MON.CORTO TD 1987-1.400.000+M

ISUZU TROOPER LARGO 1991-1.600.000+M

ISUZU TROOPER LARGO TD 1991-1.800.000+M

NISSAN PATROL GR LARGO 1990 FE-2.600.000+M

TOYOTA LAND CRU.CORT.TD 1990-2.200.000+M

TOYOTA LEXUS FE 1992-4.600.000+M

## COMPRAMOS VEHICULOS DE IMPORTACION

PRECIOS ESPECIALES PARA PROFESIONALES

PARA OTROS MODELOS ENTREGA DE PEDIDOS EN 10 DIAS

SUCURSALES CON EXPOSICION Y VENTA

MADRID

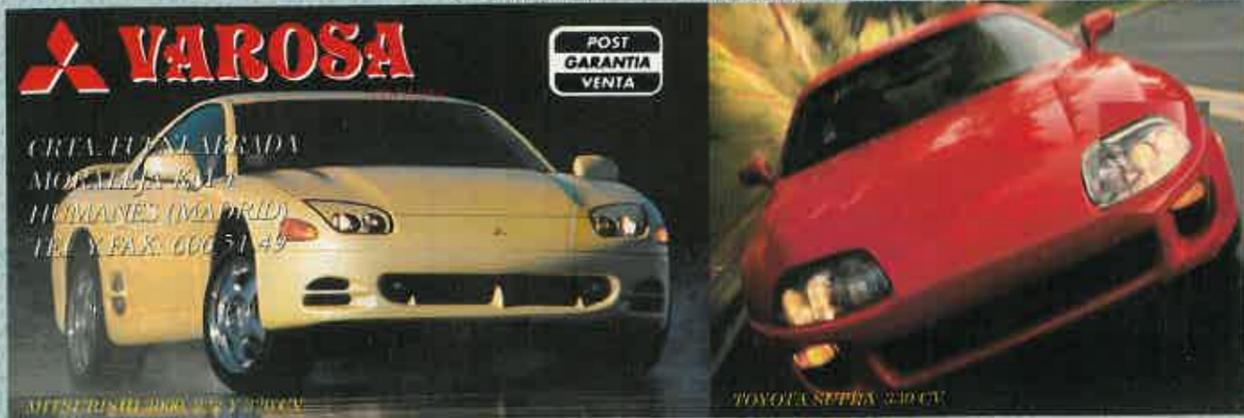
C/ DOCTOR ESQUERDO 59  
TELEFONO: 91- 409 72 63

VALDEMORO

CTRA.ANDALUCIA KM.24  
Polígono industrial Albresa  
Avda. de Madrid 26-NAVE 9  
TELEFONO:91- 895 55 64

CHICLANA (CADIZ)

CTRA. LA BARROSA KM.2,600  
TELEFONO: 956 - 49 40 46



**VAROSA MOTORS PRESENTA SU COLECCIÓN OTOÑO-INVIERNO**

**¿USTED QUIERE LO MEJOR?**

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

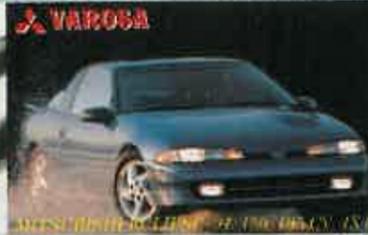
Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, etc. Todos los modelos se entregan matriculados para poder circular con ellos incluso por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra o nieve donde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

homologada en España. Descubralos 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. **NUOVO MITSUBISHI ECLIPSE.** El relevo de un mito. Una carrocería totalmente nueva y un interior asombroso configuran el nuevo Eclipse. **VAROSA MOTORS** tiene esta novedad absoluta a su disposición. Ya en stock. Entrega inmediata.

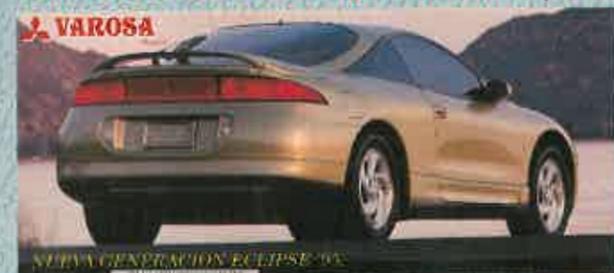
**VAROSA MOTORS EN EXPOSICIÓN**

- Mitsubishi Eclipse GS 16V 150 CV. Año 94.
- Mitsubishi Eclipse GSX 4X4 195 CV. Año 94.
- Mitsubishi Eclipse GS Turbo 210 CV. Año 95.
- Mitsubishi Eclipse GSX Turbo 4X4 210 CV. Año 95.
- Mitsubishi 3000 GT 222 CV.
- Mitsubishi 3000 VR4 320 CV.
- Toyota Supra Biturbo 330 CV.
- Ford Mustang 5.0 V8
- Mitsubishi Montero (Turbodiesel) Corto 125 CV.
- Mitsubishi Montero (Turbodiesel) Largo 125 CV.
- Honda Prelude 190 CV.

**Gran Novedad: Lada Niva Diesel y Gasolina**



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



**Motor 16**



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

- |  |  |  |
|--|--|--|
| AUDI 90 2.2. AÑO 89. 1.490.000 PTAS.                 | PEUGEOT 205 STYLE. AÑO 93. 675.000 PTAS.               | OPEL CORSA 1.3. AÑO 89. 450.000 PTAS.                |
| AUDI 100 CD. AÑO 88. 990.000 PTAS.                   | RENAULT 21 GTD. AÑO 87. 850.000 PTAS.                  | OPEL OMEGA 2.0 I. CD. AÑO 88. 890.000 PTAS.          |
| BMW 325 CABRIO. TECNICA M. MD91. 3.400.000 PTAS.     | RENAULT 21 TXE, ABS, A/A. AÑO 89. 1.150.000 PTAS.      | PEUGEOT 205 GT. AÑO 88. 450.000 PTAS.                |
| FIAT UNO TURBO DIESEL. AÑO 92. 875.000 PTAS.         | RENAULT 21 GTS, A/A. AÑO 90. 5P. 950.000 PTAS.         | RENAULT EXPRESS 1.6D. AÑO 93. 1.190.000 PTAS.        |
| LANCIA DEDRA INTEGRALE. F/E. AÑO 92. 2.100.000 PTAS. | VW GOLF GTI. A/A, E/E, C/C, ORD. AÑO 89. 890.000 PTAS. | RENAULT SUPER 5 GTL. AÑO 89. 460.000 PTAS.           |
| MERCEDES 260 E, AUT, A/A, MD 91. 2.950.000 PTAS.     | ALFA ROMEO 75 2.0. AÑO 87. 590.000 PTAS.               | RENAULT 18 FM. AÑO 81. 250.000 PTAS.                 |
| MERCEDES 260 E. AÑO 88. 2.475.000 PTAS.              | BMW 320 I. AÑO 87. 890.000 PTAS.                       | ROVER 2.600 S. AÑO 84. 425.000 PTAS.                 |
| MERCEDES 300 SE. AÑO 90. 3.690.000 PTAS.             | BMW 318I. AÑO 92. 2.190.000 PTAS.                      | SEAT IBIZA 1.9D, A/A. 6 MESES. 1.400.000 PTAS.       |
| MERCEDES 300 E, AÑO 91. 3.650.000 PTAS.              | BMW 316I. 1.870.000 PTAS.                              | SEAT IBIZA 1.9 CLX. DIESEL. 8 MESES. 1.375.000 PTAS. |
| NISSAN SERENA LX 2.3D. 5P. 8 MESES. 1.950.000 PTAS.  | CITROËN BX 19 TRS. A/A. AÑO 87. 890.000 PTAS.          | SEAT CORDOBA 1.9 CLX. 8 MESES. 1.590.000 PTAS.       |
| NISSAN TERRANO SLX D. 3P. 8 MESES. 2.690.000 PTAS.   | FIAT PUNTO TB D. 3P. 8 MESES. 1.290.000 PTAS.          | VW GOLF GTI. AÑO 88. 780.000 PTAS.                   |
| OPEL KADETT 1.8I. A/A. 4P. AÑO 88. 690.000 PTAS.     | FORD ESCORT 1.6. AÑO 90. 590.000 PTAS.                 | VW GOLF GTI 16V. A/A, E/E, C/C. 890.000 PTAS.        |
| OPEL ASTRA GSI 2.0. D/A, ABS, ORD. 1.490.000 PTAS.   | MERCEDES 300 E. AUT. A/A. 90. TECHO. 3.690.000 PTAS.   | AUDI 90 2.2. AÑO 89. 1.490.000 PTAS.                 |

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

- |  |  |   |  |  |
|--|--|---|--|--|
| <b>GARCIA PROLOG Audi 90 2.2. Año 89. Precio: 1.490.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>                       | <b>GARCIA PROLOG Mercedes 300E. A/A, LL, Aut, año 91. Precio: 3.650.000 ptas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>     | <b>GARCIA PROLOG Opel Astra GSI. Año 92. D/A, ABS, ord. Precio: 1.490.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: 541 00 36.</b> | <b>GARCIA PROLOG Audi 90 2.2. Año 89. Precio: 1.490.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>                       | <b>GARCIA PROLOG Fiat Uno Turbodiesel. Año 92. Precio: 875.000 ptas. Garantía seis meses. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>  |
| <b>GARCIA PROLOG Audi 100 CD. Año 88. Precio: 990.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>                         | <b>GARCIA PROLOG Mercedes 260 E. A/A, Aut, año 91. Precio: 2.950.000 ptas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>        | <b>GARCIA PROLOG Opel Omega 2.0I CD. Año 88. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.</b>         | <b>GARCIA PROLOG Audi 100 CD. Año 88. Precio: 990.000 pesetas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>                         | <b>GARCIA PROLOG Ford Orion 1.6i Ghia. aire acondicionado, M-KV. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>                               |
| <b>GARCIA PROLOG BMW 325 Cabrio. Técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. Precio: 3.400.000 pesetas. Teléfono: (91) 541 00 36.</b> | <b>GARCIA PROLOG Mercedes 260 E. Año 88. Garantía 6 meses. Precio: 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.</b>                      | <b>GARCIA PROLOG Renault Supercinco GTL. Año 89. Precio: 460.000 ptas. Garantía 3 meses. Tel: (91) 541 00 36.</b>     | <b>GARCIA PROLOG BMW 325 Cabrio. Técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. Precio: 3.400.000 pesetas. Teléfono: (91) 541 00 36.</b> | <b>GARCIA PROLOG Lancia Dedra Integrale. F/E., año 92. Garantía un año. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.</b>   |
| <b>GARCIA PROLOG BMW 318I. Año 92. Garantía 6 meses. Precio: 2.190.000 ptas. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>                             | <b>GARCIA PROLOG Mercedes 300 E. Año 91. Precio: 3.650.000 ptas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>                  | <b>GARCIA PROLOG Renault 21 TXE. Año 90. Precio: 1.150.000 ptas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>      | <b>GARCIA PROLOG BMW 318I. Año 92. Garantía 6 meses. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.</b>                                  | <b>GARCIA PROLOG Lancia Dedra Integrale. F/E., año 92. Garantía un año. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.</b>   |
| <b>GARCIA PROLOG Fiat Uno turbodiesel. Año 92. Precio: 875.000 ptas. Garantía seis meses. Tel: (91) 541 00 36.</b>                     | <b>GARCIA PROLOG Mercedes 300 SE. Full equipo, año 90. Precio: 3.690.000 pesetas. Garantía un año. Teléfono: (91) 541 00 36.</b> | <b>GARCIA PROLOG Seat Ibiza 1.5. Año 91. Precio: 550.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.</b>             | <b>GARCIA PROLOG Volkswagen Golf GTI. Año 89. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.</b>                         | <b>GARCIA PROLOG Volkswagen Golf 16V, aire acondicionado, elevallas eléctrico, cierre centralizado. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.</b> |
| <b>GARCIA PROLOG Ford Orion 1.6i Ghia. aire acondicionado, M-KV. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Teléfono: (91) 541 00 36.</b> | <b>GARCIA PROLOG Nissan Terrano SLX D. 8 meses. Precio: 2.690.000 ptas. Garantía 1 año. Teléfono: (91) 541 00 36.</b>            | <b>GARCIA PROLOG Volkswagen Golf GTI. Año 89. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.</b>        | <b>GARCIA PROLOG Nissan Vanette mixta. Año 90. Precio: 975.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.</b>                        |  |
| <b>GARCIA PROLOG Lancia Dedra Integrale. F/E., año 92. Garantía un año. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.</b>               | <b>GARCIA PROLOG Nissan Vanette mixta. Año 90. Precio: 975.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.</b>                  |   |  |  |

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

**Motor 16**

COMPRAR Y VENDER

**Canalcar**

**350 COCHES**

**32 AÑOS  
VENDIENDO LAS  
MEJORES  
OPORTUNIDADES**

ALFA ROMEO 165 2.0 A/A	82	1.690.000
AUDI 100 2.0 E A/A	91	2.550.000
AUDI 100 2.3 E A/A	92	2.650.000
AUDI CABRIO F/E	93	3.500.000
BMW 320I MODERNO A/A	91	2.450.000
BMW 318I 4P A/A	93	2.550.000
BMW 320 COUPE A/A	92	3.175.000
BMW 325 4P F/E	91	2.950.000
BMW 520I A/A	93	2.850.000
CITROËN AX 1.1 TRE	91	590.000
CITROËN AX 1.4 TRS	91	690.000
CITROËN AX 1.4 DIESEL	93	1.075.000
CITROËN ZX AURA A/A	92	1.225.000
CITROËN ZX AVANTAGE A/A	92	1.375.000
CITROËN ZX VOLCANE A/A	92	1.550.000
CITROËN ZX DIESEL A/A	94	1.650.000
FIAT UNO 456	91	590.000
FIAT UNO 70 SX	91	745.000
FIAT UNO DIESEL	92	825.000
FIAT TIPO 2.0I 16V A/A	92	1.275.000
FIAT TIPO TURBODIESEL A/A	89	925.000
FIAT TIPO 3.0 S	91	825.000
FORD FIESTA 1.1	89-90-91-92	445.000
FORD FIESTA NEWPORT SP	94	1.050.000
FORD FIESTA 1.4	90	695.000
FORD FIESTA 1.3 4P	92	875.000
FORD FIESTA 1.4 SPORT	93	990.000
FORD FIESTA 1.6 S A/A	91	975.000
FORD ESCORT 1.6	89	675.000
FORD ESCORT A/A	91	1.125.000
FORD ESCORT GHIA A/A	92	1.375.000
FORD ESCORT NOMADE A/A	92	1.575.000
FORD ESCORT SPORT 16V	92	1.175.000
FORD ESCORT DIESEL A/A	94	1.645.000
FORD ESCORT XR3I	91	975.000

FORD SIERRA 2.0I A/A	88	890.000
FORD SIERRA 2.0I F/E	92	1.675.000
FORD SCORPIO 2.0 F/E	92	1.575.000
FORD SCORPIO 2.0 GL A/A	88	1.100.000
FORD MONDEO 1.8 16V A/A	94	2.100.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA A/A	93	2.450.000
FORD PROBE 2.5 24V F/E	94	3.100.000
LANCIA DEDRA 1.8 A/A	91	1.575.000
LANCIA DEDRA 2.0 A/A	91	1.475.000
LANCIA DELTA 2.0 GTI A/A	93	1.975.000
MAZDA MX3 16V A/A	92	2.600.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

**FACILIDADES  
DIGANOS COMO  
QUIERE PAGAR**

MERCEDES 190E 2.6 A/A	95	2.200.000
MERCEDES 190E 16V A/A	89	2.580.000

OPEL OMEGA 2.0I CD A/A	89	1.175.000
OPEL OMEGA 2.0I CD A/A	94	2.850.000
PEUGEOT 106 XT A/A	93	1.325.000
PEUGEOT 106 XSI	93	1.225.000
PEUGEOT 205	88	585.000
PEUGEOT 205	92	790.000
PEUGEOT 205 4P	87	390.000
PEUGEOT 205 GTI A/A	90	1.175.000
PEUGEOT 306	93	1.190.000
PEUGEOT 309 LOOK	91	775.000
PEUGEOT 309 GTI A/A	88	790.000
PEUGEOT 405 AUT. A/A	91	1.475.000

MERCEDES 300E A/A	92	4.250.000
MERCEDES 300 TD A/A	92	4.450.000
MERCEDES 300 CE 24V F/E	91	4.450.000
NISSAN PATROL	89-90-91-92	1.750.000
NISSAN SERENA 7 PL. DIESEL	93	1.950.000
NISSAN VANETTE COACHE 7 PL.	91	1.050.000
OPEL ASTRA 1.4I 3P	93	1.190.000
OPEL ASTRA 1.4I 4P	93	1.275.000
OPEL ASTRA 1.4I 5P A/A	94	1.575.000
OPEL ASTRA 1.6I 4P	93	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6 GT	94	1.675.000
OPEL ASTRA GSI A/A	92	1.790.000
OPEL ASTRA GSI 16V A/A	93	2.150.000
OPEL ASTRA GSI 16V	93	1.825.000
OPEL CALIBRA 2.0I A/A	92	2.100.000
OPEL CALIBRA 2.0I 16V	92	2.250.000
OPEL CORSA	92	890.000
OPEL CORSA 1.4IS	94	1.225.000
OPEL CORSA 1.4IS A/A	94	1.375.000
OPEL CORSA 1.4I 5P A/A	94	1.425.000
OPEL KADETT 1.4	91	725.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL KADETT 1.8I 4P	90	825.000
OPEL KADETT 1.8I 3P	91	975.000
OPEL KADETT CABRIO	93	1.875.000
OPEL VECTRA 2.0I GTI A/A	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0I GL A/A	92	1.675.000
OPEL VECTRA GT A/A	94	2.125.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

RENAULT 19 GTS A/A	92	1.075.000
RENAULT 19 TXI CHAMADE A/A	91	1.275.000
RENAULT 21 GTS A/A	92	1.225.000
RENAULT 21 GTX 5P A/A	92	1.475.000
RENAULT 21 TURBO DIESEL A/A	92	1.795.000
RENAULT 21 TXE A/A	89	975.000
RENAULT 21 NEVADA 7PL A/A	91	1.575.000
RENAULT CLO	91	790.000
RENAULT CLO 1.2	91	790.000
RENAULT CLO 1.4 A/A	92	1.125.000
RENAULT CLO 1.7 A/A	92	1.225.000
RENAULT CLO DIESEL	93	1.275.000
RENAULT ESPACE 2.2 A/A	92	2.750.000
RENAULT TWINGO	93	890.000
ROVER 114 GTI 16V	92	1.175.000
ROVER 214 GSI A/A	92	1.275.000
SAAB 9000 2.3 GSI F/E	94	3.490.000
SAAB 9000 TURBO F/E	92	2.950.000
SEAT Ibiza 1.2	92	690.000
SEAT Ibiza	88	425.000
SEAT Ibiza 1.5 CLX	93	790.000
SEAT Ibiza 1.5 A/A	92	790.000
SEAT Toledo 3.8I A/A	92	1.445.000
SUZUKI SAMURAI LARGO	89	890.000
SUZUKI VITARA A/A	93	1.675.000
VOLKSWAGEN POLO COUPE	89	575.000
VOLKSWAGEN PASSAT	86	375.000
VOLKSWAGEN GOLF	86	790.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI A/A	91	1.425.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V	89	1.590.000
VOLKSWAGEN GOLF GTI G-60	91	1.625.000

PEUGEOT 605 SRI A-6A	92	1.875.000
PEUGEOT 605 SVI 24V F/E	92	2.975.000
PONTIAC TRANSSPORT 7 PL F/E	93	2.690.000
RENAULT 19 CHAMADE	93	1.175.000
RENAULT 19 CHAMADE A/A	92	1.375.000
VOLKSWAGEN GOLF CABRIO	92	1.975.000
VOLKSWAGEN GOLF CABRIO	94	2.350.000
VOLKSWAGEN CORRADO G-60	92	2.100.000
VOLVO 940 FAMILIAR F/E	92	2.650.000
SEAT CORDOBA GTI A/A	94	1.675.000
SEAT TERRA DIESEL	94	825.000
AUDI 90 2.2E A/A	91	1.725.000
BMW 318 IS A/A	93	2.975.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

SEAT MARBELLA	90	375.000
FORD MONDEO 1.8	94	2.275.000
PEUGEOT 309 AUT. A/A DIA	92	1.040.000
FORD SCORPIO 2.0I	92	1.575.000
ALFA ROMEO 165 2.0 A/A	90	1.390.000
AUDI 100 2.0 E A/A	93	2.560.000
AUDI 100 2.3 E A/A	92	2.650.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

**Canalcar**

**350 COCHES**

**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.  
(COMUNIQUESE AL  
VENDEDOR AL  
RETIRAR EL  
VEHICULO).  
ESCRIBANOS  
FACILITANDO LOS  
DATOS DE SU COMPRA  
(MODELO, AÑO,  
NOMBRE, DIRECCION  
Y SUCURSAL DONDE  
ADQUIRIÓ EL  
VEHICULO) A:  
MOTOR 16  
HNOS. GARCIA  
NOBLEJAS Nº 11  
(DPTO DE  
PUBLICIDAD),  
28037 MADRID**

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

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

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

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

FORD ESCORT CABRIO	93	1.750.000
FORD ORION 1.6 A/A	84	390.000
FORD ORION 1.6 A/A	92	1.275.000
FORD ORION 1.8 16V A/A	92	1.475.000
FORD ORION DIESEL A/A	92	1.275.000



COVA 81



**HOLLIDAY CAR**  
**VEHICULOS KM "0"**

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

**CREDIT-HOLLIDAY**

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

**GRAN STOCK V.O. PROCEDENTE DE CAMBIO GARANTIA HASTA 12 MESES**

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

<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 300D. Año 92, full equipo. Tel: (91) 416 66 34.	<b>MARCENADO 50</b> BMW 320 24V. Año 91. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.	Precio: 2.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Renault Expres diesel. Año 88. Precio: 650.000 pesetas. Tel: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> BMW 524 Turbodiesel. Año 89. Precio: 2.600.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.
<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 300D. Año 90, varios, full equipo. Tel: (91) 416 66 34.	<b>MARCENADO 50</b> BMW 325 24V. Año 92. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.	<b>FERNANDEZ</b> Volvo 345. Año 90. Precio: 950.000 ptas. Tel: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Volkswagen Golf GTI. Año 91. Precio: 1.300.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Lancia Delta 4x4. Año 88. Precio: 1.200.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.
<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 260E. Año 90, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.	<b>MARCENADO 50</b> BMW 525 24V. Año 91. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.	<b>FERNANDEZ</b> Renault Espace turbodiesel. Año 92. Precio: 2.850.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Lancia Thema. Año 89. Ocasión. Precio: 1.400.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Seat Toledo 1.8I. Año 91. Precio: 1.200.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.
<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 300D. Año 88, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.	<b>MARCENADO 50</b> BMW 525 TDS. Año 92. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.	<b>FERNANDEZ</b> Renault Espace 2000 TXE. Año 90. Precio: 1.850.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Opel Calibra 16V. Año 90. Precio: 2.100.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Peugeot 106 XN 1.1. Año 93, varios. Precio: 850.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.
<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 300TD. Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.	<b>MARCENADO 50</b> BMW 535 I. Año 89. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.	<b>FERNANDEZ</b> Renault 21 diesel. Año 89. Precio: 1.250.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Ford Fiesta 1.8 diesel. Año 90. Precio: 650.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	
<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 300 CE. Año 88. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.	<b>MARCENADO 50</b> BMW 325 I. Año 91. F/E. Tel: (91) 416 66 34.	<b>FERNANDEZ</b> Citroën XM 2.0. Año 91. Precio: 1.650.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	<b>FERNANDEZ</b> Citroën ZX 1.4. Año 91. Precio: 1.050.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.	
<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 500 SE. Año 91. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.	<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 300 CE 24V. Año 92. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.	<b>FERNANDEZ</b> Opel Astra 1.4. Año 91. Precio: 1.150.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.		
<b>MARCENADO 50</b> Mercedes 300 E 24 válvulas. Año 91. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.	<b>MARCENADO 50</b> Audi S-2 4. Año 92. F/E. Tel: (91) 416 66 34.	<b>FERNANDEZ</b> Opel Astra 1.4. Año 91. Precio: 1.150.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.		
<b>MARCENADO 50</b> BMW 735 IL. Año 88. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.	<b>FERNANDEZ</b> BMW 525I. Año 88, extras.			

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

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

**Motor 16**

**Motor 16**

# COMPRAR Y VENDER

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

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

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

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

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

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

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

**YAMOVIL** Ford Escort Cosworth. Año 93, gris met., F/E, pocos Km. Garantizado. Oportunidad única. Tel: 565 20 00.

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

**YAMOVIL** Mercedes C-280 Elegance. Año 93, blanco, F/E. Garantizado. Oportunidad única. Tel: 565 20 00.

**YAMOVIL** Rover 220 Coupé Turbo 200 CV.

Finales año 93, blanco, F/E. Precio: 2.950.000 ptas. Garantizado. Tel: 565 20 00.

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

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

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

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

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

**IMPORTAUTO** Mercedes 220. Año 53, descapotable. Tel: (976) 38 62 12.

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

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

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

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

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

**IMPORTAUTO** Rolls Royce Silver Shadow.

**SE VENDE**  
**MERCEDES 500 SEL**  
**AÑO 90. 61.000 KMS.**  
**IMPECABLE. FULL EQUIPE.**  
**SIEMPRE REVISADO EN**  
**MERCEDES. 3.500.000 PTAS.**  
**TEL: 570 72 73**

1.976.Tel:(976)38 62 12.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**IMPORTAUTO** Innocenti Spider. Año 67, cuero, madera, descapotable. Tel: (976) 38 62 12.

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

**IMPORTAUTO** Ferrari 330 GT, 12 cilindros. Año 65, estado de curso. (976) 38 62 12.

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

**IMPORTAUTO** P² de Sagasta, 43. 50007 Zaragoza. Tel: (976) 38 62 12. Fax: (976) 25 00 78.

**ALHAMBRA** Disponemos de las mejores oportunidades de mercado de vehículos cero kilómetros en todas las comarcas. Visítenos, saldrá ganando. P² Delicias, 65. Tel: 528 10 38. P² Delicias, 100. Tel: 468 46 08.

**BMW** 525 TDS. Año 92, gris plata, muy bonito, muchos extras. 3.790.000 ptas. Alhambra. Tel: 528 10 38.

**COMPRO** vehículos. Tasación a domicilio y pago contado. Tel: 908 60 58 82.

**ALHAMBRA** Compra

al contado de nacionales e importación, también tasamos a domicilio. P² Delicias, 65. Tel: 528 10 38. P² Delicias, 100. Tel: 468 46 08.

**PEUGEOT** Hachuel Concesionario. Tenemos la mejor oferta. Necesitamos comprar usados, a cambio, mejor tasación. Se sorprenderá. P² Delicias, 101. Tel: 468 50 05.

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

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

**ANTES** de comprar su automóvil, llámeme, saldrá ganando. Fernando. Tel: (908) 72 64 57.

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

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

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

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

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

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

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

SE VENDE

**RENAULT LAGUNA V-6.**  
Procedente de concurso.

MUY BUEN PRECIO.

Tel: (96) 691 30 95

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

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

**ARGÜELLES** BMW 525 i, 24 V. Año 91, gris metalizado, full equipé.

Mes: 75.000 ptas. Teléfono: 549 64 71.

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

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

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

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

**ARGÜELLES** Ford Escort XR3i. Año 89, ro-

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

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

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

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

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

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

**ARGÜELLES** Seat Ibiza SXI. Año 90, rojo, A/A. Mes: 20 000 ptas. Teléfono: 549 57 88.

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

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

**RANGE** Rover TDI. Año 91, verde met., perfecto estado. Precio: 2.400.000 ptas. Tel: 413 60 98 (laborables).

**SINIESTRO** Suzuki Swift GTI. Golpe frontal,

motor buen estado. Precio: 150.000 ptas. Tel: (93) 377 73 08.

**COMPRO**  
**LLANTAS DE**  
**RENAULT**  
**CLIO**  
**INICIACION.**

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

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

**HONDA** NSX. Rojo, ull equipé, año 92, 20.000 Km, ocasión. Teléfono: (964) 25 05 31.

# SPIKES SPIDER

La solución ideal para cualquier problema

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



Standard

Ahora el sistema hasta un 25% más económico



Quick

## 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:  
**Turbopol**  
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona  
Tel: (93) 237 83 24 Fax: (93) 237 93 07

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



Long Life

**LAS 3 FUERTES**

**BMW 316 Compact/Golf GTI ¿Cuál es más seguro?**

TENIA pensado comprar un Golf GTi a mi mujer, pero la duda se me presenta ahora, puesto que a ella le gusta más el BMW 316 Compact. Entiendo que son dos buenos coches, pero a mí sólo me preocupa que el BMW sea de tracción trasera y que además utiliza la suspensión del anterior Serie 3, que tantos sustos y coletazos daba según he leído en su revista.

¿Qué consejos útiles nos pueden dar para una conducción segura con un coche de tracción trasera y, en concreto, con este, dado que con tracción delantera ya tenemos alguna experiencia?

AMADOR SARRO OLTRA  
VALENCIA

R.- Usted tiene también la eterna duda, ¿qué es más segura, la tracción delantera o trasera? En este caso la respuesta es quizá más sencilla, puesto que el BMW 316 Compact dispone de un chasis y un motor que difícilmente van a poner en aprietos a su mujer. En primer lugar porque las suspensiones, aunque sean las del anterior modelo, están perfectamente adaptadas y le confieren un buen comportamiento y en segundo



**INTERESADO EN LOS TATRA**

LES agradecería me informasen sobre los distintos modelos, versiones y precios de los turismos que en la actualidad fabrica la empresa checoslovaca Tatra e igualmente me indiquen la dirección a la que puedo dirigirme para obtener una información más amplia. Aprovecho la oportunidad para felicitarles por el excelente trabajo de su revista.

JUAN PABLO FERNANDEZ  
JEREZ DE LA FRONTERA

R.- La firma checa Tatra sólo comercializa un modelo, el Tatra 613-4, que es el sustituto del 613-3. Se presentó en Francfort en septiembre de 1993 y cuenta con un motor de ocho cilindros en V situado en una singular posición por detrás del eje trasero. Proporciona

una potencia de 168 caballos si se utiliza un doble carburador y 200 en caso de utilizar inyección. Por supuesto es tracción trasera, mide cinco metros de largo y alcanza con facilidad los 200 kilómetros por hora. Desconocemos su precio pero le podemos dar la dirección: Tatra Kombinat, 742 21 Koprivnice, Ceská Republika.



El antiguo Tatra, muy similar al actual.

lugar porque los 102 caballos de potencia del motor BMW son muy progresivos y no plantean problemas de tracción. Por lo tanto, el 316 Compact resulta muy fácil de conducir y en absoluto plantea sobresaltos en su uso cotidiano. También es cierto que cuando llueve siempre resulta más fácil de conducir un coche de tracción delantera pero, en el caso del 316 Compact, muy fuerte tiene que acelerar en curvas cerradas o muy brusco tiene que reducir para que la parte trasera se le escape. Por lo tanto, puede darle el capricho a su mujer sin temor a perder seguridad, aunque en condiciones de adherencia difíciles, seguramente le dará más confianza el Golf.

En tan poco espacio es complicado explicarle todas las técnicas a seguir para conducir con seguridad un tracción trasera y, además, se quedarían sólo en la

teoría. Nuestro consejo es que realicen un curso de perfeccionamiento en la conducción de los que organiza el RACE, el TAC Calafat o la Escuela de Emilio de Villota, cursos en los que, además de conocer la teoría, también aplicarán la práctica y aprenderán, de verdad, a conducir con seguridad.

**Comprador misterioso**

LA entidad que represento, Santano Automoción S.A. (AUTOSAN), Concesionario Oficial de vehículos VW Audi, y las personas que en ella trabajamos, nos hemos visto desagradablemente sorprendidos por la carta aparecida el pasado número del 31/01/95, en la página 75 de su publicación, firmada por D. Antonio Sánchez y bajo el título de ¿Coche garantizado?

En ningún caso hemos tenido conocimiento de que una situación como la descrita en esta carta se haya producido en este concesionario. Aún así, y una vez comprobados ex-

haustivamente nuestros archivos, no hemos podido localizar la venta que se describe ni a la persona que firma la carta; sencillamente nunca hemos vendido un coche a ese señor, ni menos aún se nos ha dado una situación como la descrita. La norma de actuación de esta empresa siempre ha sido y es la de prestar el mejor servicio al cliente, tratando de solucionar de antemano todos los problemas que puedan surgir.

Nos parece muy extraña la carta publicada al no poder encontrar dato alguno que avale, no sólo las graves acusaciones vertidas, sino la propia identidad de la persona que la firma. Ante esta situación entendemos que puede ser alguien que, ocultándose detrás de un nombre falso, intente perjudicarnos comercialmente. Más extraño todavía nos resulta que una publicación sería como es Motor 16, haya publicado una carta sin las previas comprobaciones.

JOSÉ LUIS ALCALA DURAN  
AUTOSAN

**Preparación casera de un ZX**

POSEO un Citroën ZX del año '94 y quiero hacerles las siguientes preguntas:

1º: ¿Qué pasa si le quito el catalizador? El motivo es que le quiero poner unos colectores deportivos. ¿Cómo afectará al rendimiento del vehículo?

2º: ¿Qué gasolina debo utilizar una vez quitado éste?

3º: Le he puesto unas llantas de 7x15. ¿Qué neumáticos me recomiendan para una conducción rápida, 205/50 ó 215/45? ¿Mejoraría el comportamiento en curva si monto unos muelles más duros y cortos? Y por último, le he cambiado el filtro del aire original por una malla metálica hecha por mí y se nota una mejoría sustancial en prestaciones. ¿Es perjudicial para el motor? Como no puedo comprarme otro coche más potente, lo que hago es engañarme con cambiar un poco el mío.

LUIS DIEZ RUIZ  
ALBACETE

R.- Quitar el catalizador puede resultar tan caro y complejo que al final acabará tirando el coche por un puente de la cantidad de problemas que le ocasionará. Tenga en cuenta que el catalizador está también directamente ligado con la gestión electrónica de la alimentación y eliminarlo supondría replantear completamente la cartografía del motor. Busque entre las tiendas especializadas al-



gún escape específico para su coche que, sin eliminar el catalizador, le permita mejorar las prestaciones. Tenga en cuenta que un escape diferente tampoco hace muchos milagros y disponer de un escape que mejore las prestaciones también supone un empeoramiento general de las recuperaciones.

En cuanto al tema de los neumáticos, no nos especifica el modelo de ZX que tiene, pero sea cual sea, con la goma de medida 205/50 irá más que sobrado para realizar una conducción deportiva, pero también se resentirán las prestaciones y los consumos sensiblemente al llevar un neumático tan ancho. Quizá una medida 195/55 se ajuste más a lo que usted quiere y le aporte ya un agarre extraordinario. Por supuesto que también mejorará el comportamiento con unos muelles más duros y cortos, pero la mejora tampoco será espectacular si no pone unos amortiguadores acordes. Recuerde también que, cuanto más dura sea la amortiguación, perderá bastante confort de marcha y el comportamiento en agua será más delicado. Busque un término medio.

La función del filtro es exclusivamente evitar que pueda entrar suciedad por la toma de admisión. Si la malla metálica que ha puesto lo evita, no ocurrirá nada, pero si se cuele alguna partícula extraña puede llegar a dañar la mecánica.

**OPINION**

**¡Qué vergüenza!**

LA otra tarde salí con mi hijo a dar una vuelta. Un niño precioso que acaba de cumplir 3 años. Pensé que ya era hora de ir enseñándole algunas normas de lo que se denomina «educación vial». Primero le convencí de que al ir a cruzar una calle debe detenerse y agarrar la mano de mamá. Hasta aquí, todo muy fácil. Enseguida comprendí que el «bus o los autos» —como a él les gusta llamarles en su lengua todavía de «trapo»— podían hacerle «pupa». Con voz muy segura continué mi explicación. ¡Tenemos que hacerlo por el paso de cebra! ¡Por donde la calle se viste de rayas! Pero, primer problema: encontrar uno que no tuviera aparcado sobre sus lomos un «maravilloso coche». «¡Dos achú! ¡Un amaillo!» Enumeraba eufórico mi hijo cada vez que íbamos a cruzar y un coche nos lo impedía. Al fin lo conseguimos. Continuamos caminando tranquilamente unos metros y nos detuvimos ante un semáforo. Casi nos ahogamos cuando, en medio de la explicación «hay que cruzar cuando el muñeco está en verde y quedarse quieto cuando está

rojo», nos pasó —a bastante velocidad, por cierto— un humeante autobús. ¿Quién se encarga de revisar estos vehículos? Desde luego no pertenece a ningún grupo ecologista y lo verde sólo le suena a chiste. «¿Mamá, si el queco está vede todavía?» «Sí, le contesté. No te preocupes: es que no se ha dado cuenta». ¿La verdad? Como mi hijo aún es incapaz de dar zancadas, el muñequito ya estaba intermitente. Habíamos



Mercedes López

cometido el gran error de no alcanzar la plusmarca nacional de velocidad que se exige para atravesar esa calzada. Después de que mi hijo se quedara un rato aborto ante el escaparate de una juguetería, decidimos que era el momento de volver a casa. «Siempre por la acera». Le iba repitiendo, cuando de pronto ésta se estrechó —un coche estaba aparcado encima, impidiéndonos el paso—. No tuvimos más remedio que bordearlo utilizando la calzada. ¡Genial! «¿Mamá y la asera?» ¿Cómo explicárselo? «Deprisa, cariño». Un camión avanzaba y no había espacio para todos. Estaba claro. Eramos nosotros los que estábamos estorbando. Sólo nos quedaban un par de calles para alcanzar nuestro objetivo. Tuvimos suerte. El semáforo estaba abierto para los peatones. «¡Vede, vede!» Confirmaba el niño. Sin embargo, un vehículo tuvo que frenar ruidosamente para conservar nuestra integridad física. Para él, el semáforo estaba intermitente. Por supuesto creía que él era quien tenía la prioridad. ¡Por fin llegamos al portal de casa! El niño había aprendido cómo caminar correctamente por la ciudad. La mamá también lo tenía muy claro. Iría rápidamente al videoclub a buscar una película de Indiana Jones. Era fundamental que el niño conociera algunos principios de supervivencia en la jungla. Mientras tanto no le sacaría a la calle.

¡Qué vergüenza ser adulta y además conductora!

\* Periodista

CON sólo verla ya se puede adivinar que la V MAX-4 no es una moto de nieve cualquiera. Su aspecto es agresivo y casi diríamos que provocador. Negra, con un morro afilado, al que las entradas de aire le confieren un aspecto todavía más «de carreras» y con un faro y un parabrisas propios de una «superbike», no puede pasar desapercibida. Si se levanta el capó, entonces ya no hay duda de que estamos ante un auténtico purasangre. Y es que el motor de dos tiempos y cuatro cilindros en línea, refrigerado por agua, con sus escapes similares a los de una moto de Gran Premio, delata a las claras las intenciones de este ingenio: las prestaciones sin ningún tipo de concesión.

Si hemos comenzado por el motor, sigamos con él diciendo que hereda toda la tecnología que la marca de los diapasones ha ido atesorando a lo largo de años de estar presente en las competiciones de todo tipo, pero especialmente en los Grandes Premios motociclistas. Este propulsor ha sido diseñado ex profeso para una moto de nieve en cuanto que, por su arquitectura, se ubica perfectamente en ella beneficiando tanto el reparto de masas como la ubicación del resto de elementos en el chasis de aluminio. El encendido es electrónico CDI y la alimentación por láminas corre a cargo de cuatro carburadores Mikuni de guillotina ayudados por el sistema YEIS, que asegura un mejor flujo del carburante y por ello ofrece una mejor respuesta al acelerador. La salida de potencia se efectúa por el centro del cigüeñal y va a parar a un robusto variador secundario que a su vez la transmite a la oruga tractora, de goma y provista de clavos pa- ♦♦♦

YAMAHA V MAX-4

# PURA SANGRE



Es la moto de nieve más potente del mercado. Sus 120 caballos de potencia impulsan al V MAX-4 a más de 150 kilómetros por hora sobre la nieve. Con este purasangre las sensaciones fuertes están aseguradas.



## VIKING II: PARA EL TRABAJO

Pensando en aquellos que deben realizar tareas profesionales en el monte nevado, como puede ser el caso de las estaciones de esquí, Yamaha ofrece el Viking II. Se trata de una moto grande, muy bien equipada con arranque eléctrico, calefactores para las empuñadu-

ras, gancho de remolque, etc... Su motor es un bicilíndrico de 535 centímetros cúbicos que proporciona un gran poder de tracción que permite al Viking II desenvolverse en terrenos difíciles aún transportando pesadas cargas. Su precio es de 1.430.000 pesetas.



## SNOSPORT: EL HERMANITO

El Snosport es el menor de la gama de motos de nieve de la marca Yamaha. Su motor es el del ciclomotor Beluga 125 que, si bien no tiene una potencia muy importante, le permite una gran agilidad en virtud del poco peso de todo el conjunto. El Snosport es un juegue-

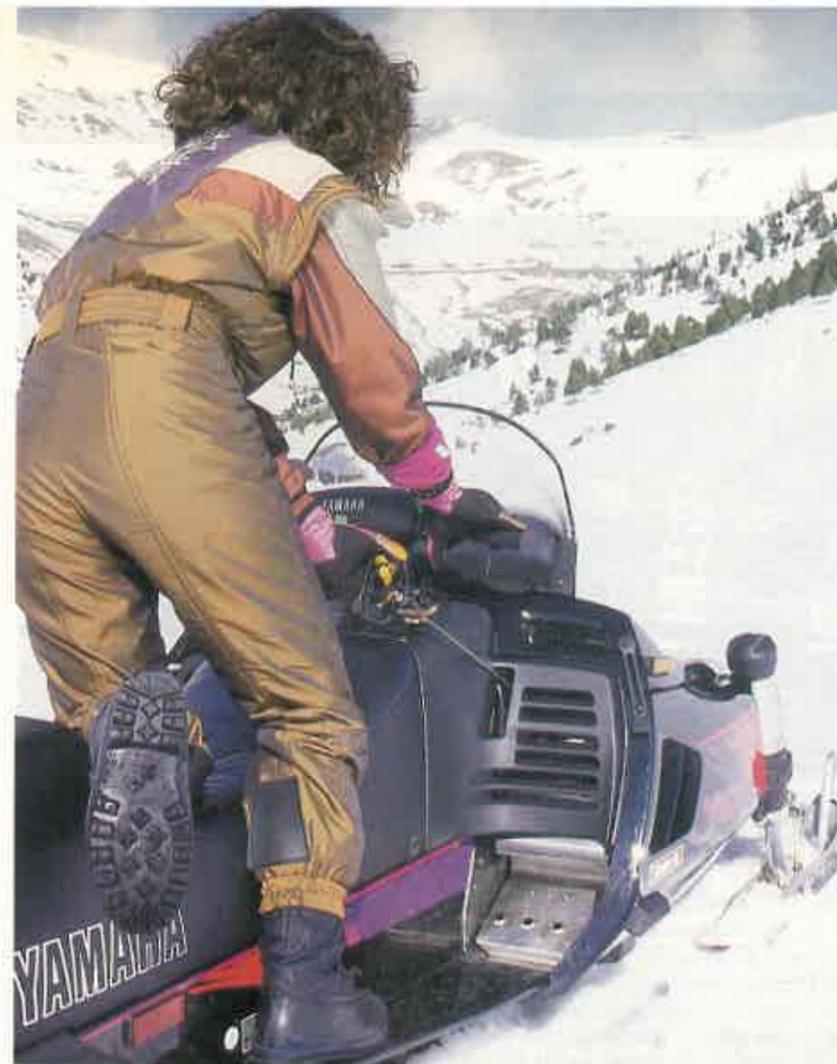
te divertido, muy fácil de llevar y económico de funcionamiento, lo que lo hace ideal para los más jóvenes y también para el alquiler. La bocina «retro», por extraño que parezca, forma parte del equipamiento de serie. Su precio es de 250.000 pesetas.

ra asegurar una mejor tracción en hielo. A pesar de que la transmisión es automática, se puede modificar su respuesta merced a emplear diferentes desarrollos secundarios y distintos contrapesos en el variador. Dada la orografía particularmente agreste de Andorra -donde está ubicado el importador que abastece la Península- las motos se entregan de modo que la respuesta sea lo más viva y fulgurante posible, por lo cual se montan los desarrollos más cortos que ofrece el fabricante y los contrapesos que mayor vivacidad le dan al variador.

La suspensión delantera corre a cargo de unos amortiguadores regulables que controlan un sistema similar al que se emplea en los cazas F-15 complementado con una barra estabilizadora. Los patines son de aluminio pero para evitar el desgaste tienen una «suela» de kevlar. El freno es un disco flotante que actúa sobre la transmisión de la correa tractora. La suspensión trasera funciona con un sistema articulado Pro Action mandado por dos amortiguadores y muelles helicoidales concéntricos.

Si pasamos a los acabados, hemos de decir que éstos nada tienen que envidiar a los de cualquier motocicleta de gama alta. Así los puños tienen calefacción con dos niveles y el cuadro de instrumentos es muy completo con cuentavueeltas, velocímetro, cuentakilómetros, termómetro de temperatura de agua, chivato de nivel de aceite para la mezcla y, por fin, nivel de gasolina. Ante tanto lujo se echa de menos un arranque eléctrico como el que poseen motos mucho más sencillas de la misma marca dado que, por mucho que estemos frente a un modelo ultradeportivo, a estas alturas su ausencia no se justifica con este argumento. Un faro muy potente y espectacular ayuda a reforzar la agresiva imagen de esta moto. El asiento es amplio y cómodo, suficientemente mullido, aunque se echa en falta un agarradero para el acompañante.

Es en marcha donde se goza plenamente de la V MAX. Su potencia es fantástica y la aceleración embriagadora. Si el paraje en el que nos movemos lo permite, disfrutar de ese derroche de potencia es un placer excepcional, puesto que se alcanzan los 150 kilómetros por hora, toda una sensación sobre la nieve. La V MAX



El encendido de la V MAX es electrónico y la suspensión delantera corre a cargo de unos amortiguadores regulables similares a los que equipan los cazas F15.



es manejable, aunque para que obedezca hay que trabajar obligando con fuerza el manillar y haciendo contrapeso hacia el interior del viraje. Puesto que los patines están muy adelantados, el peso recae en la parte trasera, con lo que se mejora la tracción y se aligera la dirección, aunque en ese caso ésta pierde algo de eficacia y la moto es subviradora. Eso se soluciona dando gas para hacer derripar la cola, aunque eso es más fá-

cil cuando la nieve es dura, porque de lo contrario la moto no desliza con facilidad. La V MAX tiene un fuerte carácter, el de todo un purasangre de la nieve que sólo los pilotos avezados disfrutarán plenamente.

Para conducir estos ingenios, en principio en España no hay nada legislado, aunque lo correcto sería Vehículo Especial y lo más indicado sería sacarse también un seguro. En Andorra, donde están más extendi-

### FICHA TÉCNICA

MOTOR: cuatro cilindros en línea, dos tiempos, refrigerado por agua. CILINDRADA: 743 cc. Potencia: 120 CV a 8.250 rpm. ENCENDIDO: CDI. ALIMENTACIÓN: Por láminas, 4 carburadores Mikuni TM 33. ENGRASE: automático Autolube. EMBRAGUE: variador YXR. TRANSMISIÓN: oruga de goma con clavos, 38 cms de ancho y 307 cm de largo. DIMENSIONES: longitud total: 2820 mm, ancho: 1120 mm, ALTURA: 1070 mm., VIA DELANTERA: 977 mm., PESO: 256 Kg. CAPACIDAD DEL DEPÓSITO: 38 litros. IMPORTADOR: Establecimientos Becier, Av. Enclar, 140, Santa Coloma (Andorra). Tel. 07-3768 26 602. GARANTÍA: 1 año. Precio: 1.515.000 ptas.



dos, existe una matrícula específica para ellos. Para adquirirlas, dado que Yamaha España no los importa, es el importador andorrano quien asume esta tarea. Los trámites legales son sencillos, puesto que una vez abonada la factura allí, debe presentarse en la frontera para abonar el IVA al tiempo que se les aplica un 5 por ciento de bonificación. ●

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



### PADDOCK

#### LA CHALLENGE BMW CAMBIA DE REGLAMENTO

La Challenge BMW, que cumple diez años, tendrá esta temporada algo más de 19 millones de pesetas en premios, además de variaciones significativas en cuanto al reglamento se refiere. Se crean cuatro categorías independientes para las que serán válidas todas las pruebas puntuables de los distintos campeonatos y, para la clasificación final, será necesario haber participado en un mínimo de tres y haber puntuado al menos en una. Las nuevas categorías son los distintos Campeonatos de España de Superturismos, Montaña, Rallyes y Vehículos Históricos/Clásicos.



### Seat vuelve al Mundial de Rallyes

EN 1995 Seat Sport va a participar de modo oficial en el Mundial de Rallyes con sendos Ibiza, fruto de un drástico cambio en su política deportiva, según el cual a partir de ahora todos sus planes pasan por un apoyo al modelo Ibiza, que copa el 55 por ciento de las ventas de la marca. El gran perjudicado es el programa Toledo Marathon, que pasa a una vía muerta salvo que José María Serviá o Enric Palacios, entre otros, encuentren patrocinadores para comprarlo o hacerlo correr. El cambio de política y el nuevo programa se han visto influenciados por la situación económica de la empresa y la nueva estrategia tiene prevista una duración mínima de tres años. Se contemplan tres niveles distintos: promoción, servicio e imagen técnica. El primer nivel se desglosa en dos, por un lado la continuación de la Copa Ibiza de Tierra que este año tiene un montante en premios de 40 millones de pesetas y que en estos momentos ya cuenta con

23 inscritos, y por otro, la nueva Copa Ibiza de Asfalto. El segundo nivel, el de servicio, consiste en ofrecer a los clientes interesados de cualquier país un coche competitivo tanto en Grupo N como en el A, evidentemente el Ibiza. En esta situación se encuentran pilotos como fue el caso de Ventura el año pasado, que esta temporada tal vez repita, y otros interesados en tomar parte en el Campeonato de España de Rallyes. Por fin, el tercer nivel es el que afecta al equipo oficial. Así en 5 ó 6 rallyes del Mundial, comenzando por el de Portugal, habrá inscritos dos Seat Ibiza. Erwin Weber pilotará el Grupo A y Antonio Rius el Grupo N. En Seat Sport también se está trabajando para tener listo lo antes posible el Grupo A Kit Car, que comparte un 60 por ciento de piezas con el Grupo A y estará homologado en julio. Por fin, también se prestará ayuda tecnológica a programas de cualquier importador de la marca, como puede ser el francés con su participación en las carreras sobre hielo o en SuperTurismos. Es evidente que pese a los recortes presupuestarios y a las apreturas de la casa, el programa es amplio y ambicioso, y por lo tanto hay que aplaudirlo. La pena es que el Toledo Marathon se haya quedado en el camino...

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



#### COWAN DESTITUIDO

Andrew Cowan ha sido destituido como director deportivo de Mitsubishi Ralliart por su polémica decisión de obligar a Mäkinen, el primer piloto del equipo, a ceder la victoria a Kenneth Eriksson en Suecia. El británico Phil Short es el nuevo director deportivo de la marca japonesa, que no estará en Portugal con los Grupo A.

### De nuevo un rallye a Pekín

TRAS la positiva experiencia del Rallye París-Moscú-Pekín, René Metge vuelve a la carga y así este verano, de los días 4 al 26 de agosto, la prueba, denominada Rallye Master, volverá a llevarse a cabo. De todos modos ha habido cambios; así ahora Metge no es el único responsable, sino que es la sociedad MMG la encargada de sacarla adelante. MMG son las iniciales de Metge, Michy y Groine. Michy es un conocido mánager y será responsable de coordinar los patrocinadores, la pro-

moción del evento y de la organización en las ciudades-etapa, mientras que Groine, conocido por sus actuaciones en el Dakar como piloto de camión, será el encargado de la gerencia y la logística. René Metge será el responsable deportivo. Master, el patrocinador principal, es un holding de 14 empresas rusas dedicadas al comercio, importación y exportación, etc... Metge ya ha establecido el recorrido y recientemente ha estado en China coordinando aspectos logísticos de organización.



### «Racing for Spain»

#### Amatriáin se retira

EL piloto barcelonés Dani Amatriáin ha decidido retirarse de la competición activa, con lo cual pasa a entregarse a fondo a tareas laborales en el seno de la Editorial Planeta, con cuyo fundador, Juan Manuel Lara, aparece en la fotografía. Amatriáin tenía pensado tomar parte en el Open Ducados pero ha decidido retirarse ante las dificultades que ha encontrado para hacerlo en condiciones. En el palmarés de Dani destacan cuatro títulos nacionales, un Campeonato de Europa, además de notables participaciones en los mundiales, tanto de 250, 500 como Superbikes.

TRAS el acuerdo firmado entre la empresa tabaquera Seita y la Federación Española de Automovilismo, ha quedado establecido el equipo «Racing for Spain» para el año 1995.

Al igual que el pasado año, el programa «Racing for Spain» estará doblado en dos categorías: Fórmula 3 y Fórmula Renault. Por lo que respecta al programa de Fórmula 3, esta temporada el equipo nacional nacional español contará en exclusiva con los motores de Renault Sport y el soporte técnico del equipo Promatecme. El campo de actuación se centrará en el Campeonato de Francia de Fórmula Tres -10 carreras\_ y el piloto seleccionado es Iván Arias. En la Fórmula Renault, el equipo español Elide Racing se responsabilizará del apartado técnico y el piloto seleccionado para competir en esta categoría es Angel Burgueño. Se centrará especialmente en el Campeonato de Europa de Fórmula Renault.

### PADDOCK

#### SOLO ASFALTO EN EL RALLYE DE CATALUÑA

El Rallye Cataluña-Costa Brava, puntuable de nuevo para el Mundial en 1995 y 1996, estará centralizado en Lloret de Mar y, aunque el itinerario final no está definido, no tendrá más de 25 tramos cronometrados, todos sobre asfalto, que no superarán los 500 kilómetros. La novedad del rallye, con no más de 1.700 kilómetros de recorrido, es la inclusión de algunos tramos en Tarragona.

#### FORTI CORSE EN MARCHA

El nuevo equipo de Fórmula 1, Forti Corse, ha realizado en Milán una pequeña presentación estática del coche que utilizarán esta temporada, con la que tienen previsto comenzar en breve a rodar. El piloto de la nueva escudería será el brasileño Pedro Paulo Diniz.



#### AURIOL NO ESTA CONTENTO

Parece que el actual Campeón del Mundo de Rallyes, Didier Auriol, no mantiene buenas relaciones con la directiva de su equipo. El piloto francés se queja de estar discriminado en su equipo y cobrar menos que el año pasado.



### PADDOCK

#### LOS TROFEOS DEL RACE

Están listos los reglamentos de los Trofeos de Turismos y Motociclismo del RACE. Las carreras, en sábado, tendrán una manga clasificatoria y dos semifinales de las que los nueve primeros de cada una de ellas formarán la parrilla definitiva. Los trofeos tendrán dos categorías, por cilindrada. Las motos serán de producción de 4 tiempos y cilindradas comprendidas entre 501 cc. y 1.200 cc. y los coches derivados de turismos de producción, también sin homologar, que conserven el exterior de origen, excluyéndose los que tomen parte en los campeonatos monomarca. Las fechas previstas son: 11 de marzo, 10 de junio, 9 de septiembre y 28 de octubre para las motos y 25 de marzo, 20 de mayo, 16 de septiembre y 18 de noviembre, para los turismos.

#### EL MUNDIAL CON CANAL +

Las imágenes del Mundial de Rallyes llegarán a los españoles a través de Canal +, que tiene la exclusividad de los derechos. Que las retransmisiones sean codificadas o no depende del apoyo publicitario que la cadena privada logre.

#### FIORIO CON FORD

Alessandro Fiorio será el tercer piloto de Ford en Portugal, Nueva Zelanda y Australia, rallyes en los que la marca tendrá tres coches. Su buena relación con RAS ha sido una baza importante para lograr el puesto.



### Ya rueda el nuevo Alfa

EL piloto de Alfa, Gabriele Tarquini, que este año abandona el Campeonato italiano para correr el certamen francés, está desarrollando el 155 para los respectivos campeonatos nacionales en los que la marca tomará parte esta temporada.

Además de las mejoras mecánicas y técnicas que está sufriendo el coche, lo más significativo del nuevo Alfa es la incorporación de un nuevo kit aerodinámico con spoilers delantero y trasero diferentes a los utilizados el pasado año.

### Como hace 25 años

UN cuarto de siglo después vuelve a celebrarse el Rallye Londres-México, reservado a coches de 1970 o fabricados con anterioridad y que tendrá lugar del 22 de abril al 1 de mayo, con final en Acapulco, tras atravesar 18 países. En aquella primera edición Hannu Mikkola y Gunnar Palm lograron llevar un Ford Escort hasta la victoria tras una dura lucha con el resto de los equipos oficiales participantes, victoria que de nuevo tratarán de repe-

tir 25 años después. Aunque el Escort Mark 1 original aún está en manos de Ford, los responsables de la marca han decidido construir una réplica exacta para la ocasión, que pese a mantener especificaciones similares a las de su predecesor esconde bajo el capó algunos cambios significativos para adaptarlo a la reglamentación actual. Entre estas diferencias destaca el uso de un motor BDA de 1.800 centímetros cúbicos en lugar de la versión de varillas empujadoras que se utilizó en el 70.

Aunque Mikkola y Palm hace años que no corren juntos, ya han compartido este coche réplica para dar una pasada de demostración en los primeros tramos del último Rallye del RAC, como prueba final de la puesta a punto del Ford Escort.



### En todos los frentes

AL fin se han presentado oficialmente los planes deportivos de Citroën para el 95, en el que la gran novedad, ya anunciada en MOTOR 16, es el retorno al Campeonato de España de Rallyes. Jesús Puras ha sido en efecto el piloto elegido, siendo acompañado por su habitual copiloto Alex Romani. El equipo dispondrá de dos unidades del ZX Grupo A: en uno de ellos se ha montado todo el sistema de captación, convirtiéndose en un auténtico coche laboratorio. Con los datos adquiridos se montarán las soluciones pertinentes en el verdadero coche de correr. La temporada oficial la iniciarán en el Rallye El Corte Inglés, el 26 de marzo, en Las Palmas, pero antes, además de dos jornadas completas de pruebas, participarán en un rallye en Alcoy como coche cero, ya que no pueden tomar parte en una prueba regional. Puras se encuentra muy ilusionado, aunque reconoce que hay que trabajar mucho en el coche, especialmente en las suspensiones, para poder reducir la diferencia que el Clio tiene en estos momentos. No descarta que su participación en alguna prueba del mundial no se lleve a cabo sobre el kit-car de Citroën.



### Eurosport y el mundial de rallyes

DENTRO de la presencia cada vez más importante de los deportes del motor en la programación de Eurosport destaca la inclusión de resúmenes de cada uno de los rallyes del Mundial, que se ofrecerán tres días después de finalizada cada prueba con una duración de 25 minutos. Además, en la programación está previsto incluir la información de las dos carreras hasta ahora celebradas y ofrecer durante la celebración del RAC resúmenes diarios, también de 25 minutos.

### PROTAGONISTAS



MAS RESPONSABILIDAD

John Taylor, que siempre ha estado unido a Ford, ha visto compensada su fidelidad a la marca. Taylor, que fue la persona que gestionó el equipo de Sainz cuando corría con el Sierra Cosworth el Campeonato de España, es ahora el nuevo coordinador del equipo Ford oficial en el Mundial de Rallyes.

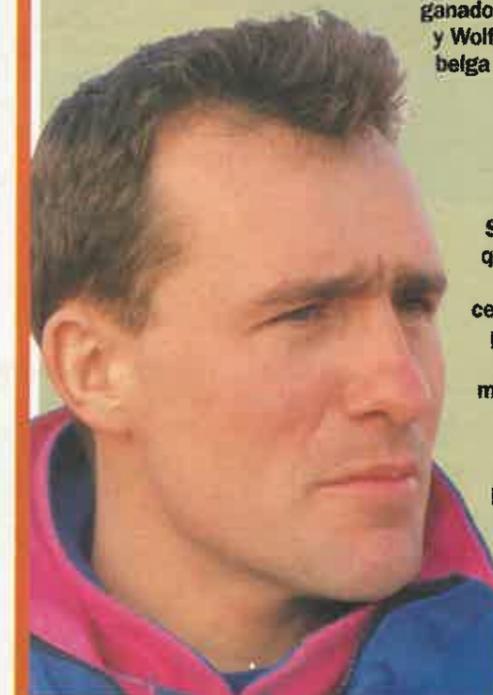


ESTRENO EN EL BPR

Baiba González Camino ha firmado un acuerdo con Quaker State para correr con este equipo la primera carrera del Campeonato BPR que tiene como escenario el circuito de Jerez. La piloto española, que ha estado probando el coche -el primer GT2 que rueda en Europa- en el circuito de pruebas de Hockenheim, compartirá el Porsche Quaker State con los alemanes Stanley Dickens, ganador de Le Mans en el 89, y Wolfgang Haugg, Campeón belga de Pro Car en 1991.

DIFFICIL DOBLETE

Stephane Peterhansel no quiere perderse el Enduro de Touquet que se celebrará el 26 de febrero, pero el piloto de Yamaha Motor Francia tiene ese mismo fin de semana otra cita: el Gilles Lalay Classique. El cuatro veces vencedor del París-Dakar ha adoptado una solución que para él será un reto: correr las dos pruebas, desafío con el que confiesa estar encantado.



**PADDOCK**

**CUATRO ESPAÑOLES EN THUNDERBIKES**

López-Mella, con una Honda del equipo Arbizu, los hermanos Gavira, también con Honda, y Oscar Salnz, con una Kawasaki, son los cuatro pilotos españoles que tomarán parte en el Trofeo Thunderbikes que, con máquinas de serie modificadas a 600 centímetros cúbicos y cuatro tiempos, se correrá paralelamente con algunos Grandes Premios

**PRODRIVE A LA FORMULA 1**

El equipo que dirige David Richards ha anunciado su intención de entrar de lleno en la Fórmula 1 en 1996. Esta decisión conlleva la retirada del Mundial de Rallyes, lo que supondrá una reestructuración de Subaru, y del Campeonato Británico de turismos en el que se encarga de los Alfa Romeo 155.



**GIRO NO ESTARA EN EL MUNDIAL**

Por formalizar su inscripción con retraso, Carlos Giró, oficial de Aprilia el pasado año, no podrá estar en el Campeonato del Mundo. El piloto barcelonés deberá conformarse con el reñidísimo Open Ducados -casi un centenar de inscritos en 125 cc.- en el que tiene la obligación de lograr buenos resultados con la Yamaha del equipo JJ-Cobas.



**Gran estreno en Jerez de la serie BPR**

ESTE fin de semana las carreras de resistencia de Gran Turismo, la serie BPR, abrirán la temporada en el circuito de Jerez. El campeonato tendrá una inscripción de más de 40 coches a partir de la segunda carrera, pero en el circuito andaluz habrá 26 equipos. Tres McLaren F1, los numerosos Porsche (Lanzante, Repsol/Kremer, Larbre, Konrad, etc.), el Ferrari F 355 de Cristal Competición que hará su aparición en España, junto a un F-40 y dos 348, compartirán la parrilla con dos Venturi 600 LM, el de Tomaso Pantera de ADA Engineering y los dos Callaway Corvette que alineará el Augusta Racing Team. En la carrera jerezana habrá una buena representación española, ya que a Balba González Camino se unen Tomas Saldaña y Alfonso de Orleans con el equipo Repsol/Kremer, también con un Porsche 911 GT2, y Santiago Puig, con el único F-40 que habrá en Jerez.



De las 14 pruebas que constituirán esta Serie Internacional, las 8 primeras formarán la primera parte de la temporada, tras la cual los mejores de cada clase se po-

drán disputar las cuatro carreras asiáticas y para los no seleccionados quedarán las dos citas en Europa.

Salvo los 1.000 Kilómetros de Suzuka, todas las pruebas tendrán una duración de cuatro horas, incluyendo los 1.000 kilómetros de París. En cuanto al reglamento técnico, basado como el pasado año en los de la FIA y ACO, se presentan algunas variantes encaminadas a rebajar los costos, como mantener en GT2 el tipo de motor y emplazamiento de origen, así como la forma y materiales de la estructura principal en GT2; no utilizar turbo en un coche que no lo posea de origen en GT3, categoría para la que, al igual que en GT1, el cambio es libre, aunque manteniendo su emplazamiento, y se puede utilizar mando secuencial. Para los GT1 se autorizan los frenos de carbono.

Después de Jerez vendrán: 12 de marzo, Paul Ricard; 26 de abril, Monza; 9 de abril, Jarama; 23 de abril, Nürburgring; 8 de mayo, Donington; 14 de mayo, 1.000 Kms. de París; 2 de julio, Anderstorp; 27 de agosto, Suzuka (Japón); 17 de septiembre, Silverstone; 24 de septiembre, Sendul (Indonesia); 8 de octubre, Nogaro; 15 de octubre, Shah Alam (Malasia), y 12 de noviembre, Zhuhai (China).



**DEPORTE**

McLAREN MERCEDES MP4/10

**TOQUE DE DISTINCION**

La unión entre McLaren y Mercedes Benz ha dado el primer paso con el MP4/10, un monoplaza que presenta múltiples innovaciones aerodinámicas y el compacto motor Mercedes hecho por Mario Illien.



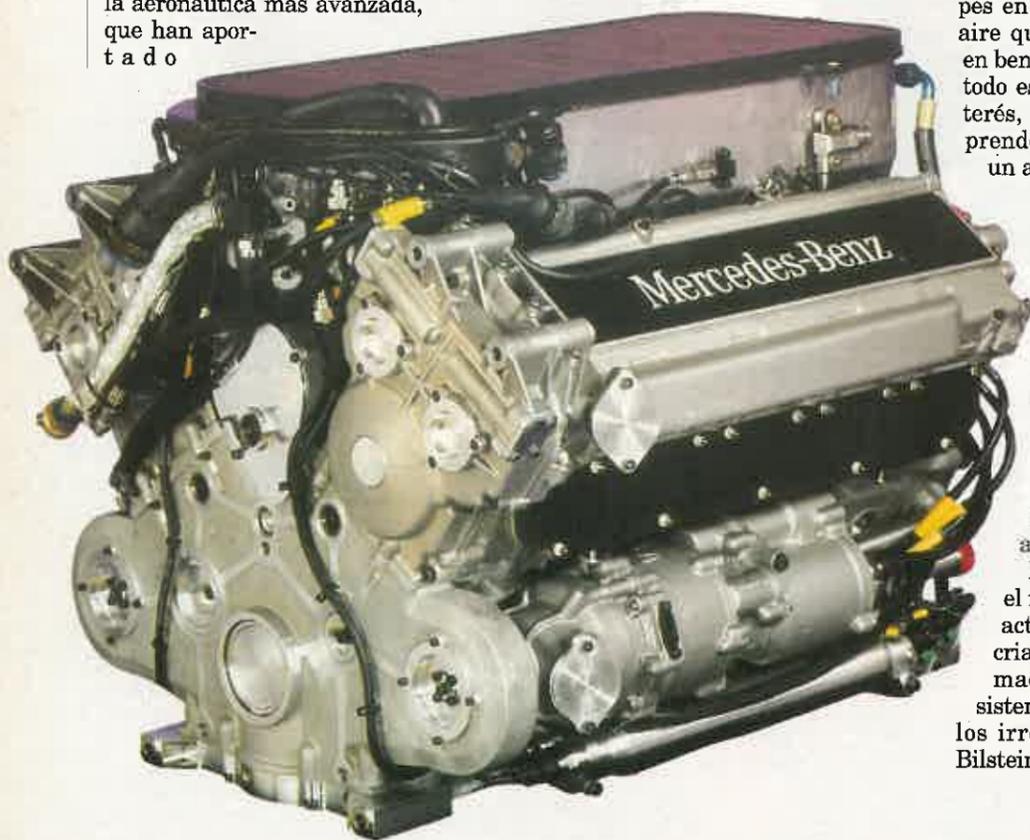
EN esta ocasión, con el fin de mantener alejada la indiscreta mirada del periodista, ha sido el Museo Británico de la Ciencia el escenario de la presentación del nuevo McLaren Mercedes MP4/10; un monoplaza nacido con retraso respecto al arranque de la temporada debido a la tardía colaboración entre McLaren y Mercedes, que

promete convertirse en una unión destinada al éxito. En un espacio bastante reducido, y en el marco más tecnológico, la ceremonia de presentación se llevó a cabo de una forma inexplicablemente espartana y confusa. Ron Dennis, gran patrón del equipo, hizo su papel de anfitrión con un discurso pragmático que dejaba entrever su gran satisfacción por el nuevo monoplaza. Sin entrar en detalles técnicos, Dennis y Matthew Jeffreys, responsable de toda la estructura del monoplaza, hicieron hincapié en el hecho de que el MP4/10 es un coche al que se le ha aplicado el empleo más extremo de los materiales compósitos. Cualquier componente metálico ha sido sustituido por otro de fibra de carbono dentro de los márgenes de lo posible, incluidos los triángulos de las suspensiones. Según palabras de Neil Oatley y Jeffreys, máximos responsables del proyecto, el MP4/10 representa un hito en cuanto a la estructura del chasis y a la realización del habitáculo como célula de supervivencia para el piloto. La tecnología empleada en el manejo de los materiales compósitos para dicha estructura, es el resultado de una estrecha colaboración con empresas británicas y norteamericanas dedicadas a la aeronáutica más avanzada, que han aportado

soluciones de última hora para lograr una rigidez extrema y una gran seguridad para el piloto, sin por ello penalizar el peso del chasis, que apenas supera los 30 kilos. Sin tener datos prácticos sobre su efectividad en pista, no cabe duda de que el MP4/10 es un monoplaza con



Las dimensiones del motor Mercedes FO 110 son las más reducidas de todos los actuales propulsores de F-1.



una configuración aerodinámica de todo respeto y relieve. Todo esto, obra del técnico francés Henri Durant, se presenta con una buena dosis de cosecha propia y otro tanto derivado de tendencias aerodinámicas ya existentes. A vista de pájaro, la parte delantera del MP4/10 recuerda indudablemente al Leyton House CG 908 diseñado por Adrian Neway; por el contrario, el extremo del morro y el alerón delantero son de cosecha propia. Junto a esto, cabe destacar que la parte central del coche, con su forma ovalada, deriva del MP4/8 en la parte superior; sin embargo, el perfil lateral final, así como las dos salidas de aire y las dos formas cóncavas que aparecen en los laterales del morro, representan la filosofía aerodinámica de este nuevo McLaren. Como es de suponer, la efectividad de estos detalles está en función del extractor final del fondo plano, que representa la clave para lograr un efecto suelo eficaz. Al respecto, todo se ha quedado envuelto en el más total de los misterios, ya que Dennis mandó tapar los perfiles laterales del fondo plano y la salida central. A la vista de lo ocurrido, no se sabe cuál es la elección de sus técnicos en este sentido y tampoco se puede dilucidar la salida de los escapes en los túneles de extracción del aire que incrementan la depresión en beneficio del efecto suelo. Aunque todo esto puede parecer de gran interés, lo más desconcertante o sorprendente del MP4/10 consiste en un alerón de tamaño medio anclado al final de la pirámide de la carrocería y justo después de la toma vertical del aire destinado a la alimentación del motor. Oatley explicó que esta solución cumple a la perfección el actual reglamento técnico de la FIA, y su única finalidad es la de aumentar la presión aerodinámica en el centro del coche, al tiempo que favorece el flujo del aire en la toma de admisión.

Respecto a las suspensiones, el misterio y el secreto siguen en activo. McLaren no destacó su criatura y, por lo tanto, la información se limita a que ambos sistemas son *push rod* con triángulos irregulares y amortiguadores Bilstein.



La configuración aerodinámica del McLaren MP4/10 parece un tanto exasperada. El pequeño alerón central y el amplio empleo de la fibra de carbono es destacable.



En cuanto al nuevo motor Mercedes realizado por Mario Illien, se ha bautizado con la sigla FO 110 y se trata de un propulsor de diez cilindros estudiado y construido en un tiempo récord que ostenta, además de muchos componentes móviles en fibra de carbono, medidas sorprendentes: 590 mm. de longitud (33 menos que el Renault RS7), 485 mm. de altura y tan sólo 472 mm. de ancho. Junto a estas ventajas, presenta la distribución por cascada de piñones, el retorno de las válvulas neumático, la V a 75°, cuatro válvulas por cada cilindro dispuestas de forma radial y, al parecer, la admisión por medio de semibarriles rotantes. A todo esto se suma la gestión electrónica TAG, aplicada también al acelerador electrónico y a la gestión del cambio semiautomático transversal con seis velocidades y varios elementos mecánicos realizados en fibra de carbono. En cuanto a cotas de potencia, se habla de unos 700 caballos a un régimen de rotación algo superior a las 15.000 revoluciones por minuto. Sin poder comentar todavía su comportamiento, lo que está claro es que el motor Mercedes FO 110 es el más compacto entre los diez cilindros presentes en la Fórmula 1, y el que tiene el bloque motor más estrecho en su parte final, ventaja clave para lograr un buen estrechamiento de la carrocería y una conveniente canalización de los tubos de escape.

Durante el acto de presentación, Nigel Mansell exteriorizó su optimismo respecto al MP4/10, destacó su potencial tecnológico y recaló la estrecha colaboración que se ha creado entre McLaren y Mercedes por medio de Illien. A la pregunta de si no le parecía incómodo el habitáculo por su estrechez, el León Británico aclaró que la zona del asiento no presenta problemas de movimiento y que las piernas están posicionadas un tanto altas; sin embargo, al existir sólo dos pedales -el del freno y el acelerador, ya que el embrague es de mando electrónico- no se precisa más espacio. La hora de la verdad tendrá lugar a lo largo de esta semana en el circuito de Silverstone, lugar en el que Mansell, Hakkinen y Magnussen entrarán en contacto activo con el nuevo y peculiar McLaren Mercedes MP4/10.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

# SUBARU Y SAINZ

## LO QUE NO SE CONTO

A las 7 de la mañana del día 11 de febrero, cerca de la localidad de Djuras, Carlos Sainz, con rabia contenida, abandonaba en el Rallye de Suecia. Se ha escrito mucho sobre la avería del Subaru Impreza, sus relaciones con el patrono David Richards y sobre un hipotético complot para privar al español de las glorias deportivas. Sandeces.



Carlos Sainz y su «jefe» David Richards mantienen las relaciones normales entre piloto y patrón, sin más.

COMENCEMOS por la avería del Subaru. Todos los medios han contado que, tras detectarse una fuga de aceite al término de la primera etapa, Sainz y Moya tuvieron que reponer, sin ayuda de los mecánicos, el filtro del aceite antes de iniciar el primer tramo del día siguiente. Que realizaron este tramo, pero que la avería volvió a reproducirse y decidieron abandonar para no romper un motor que se había quedado sin aceite. Una avería muy parecida eliminó a sus compañeros de equipo McRae y Jonsson horas después.

Carlos regresó a Madrid y los coches al cuartel general de Prodrive en Gran Bretaña, donde se intentan desentrañar las causas del problema. Como primera causa se habló de un fallo en los sensores que produjeron una sobrepresión en el circuito de engrase, lo que motivó el que se produjera una fuga en el filtro; también se especuló con un posible fallo en los filtros.

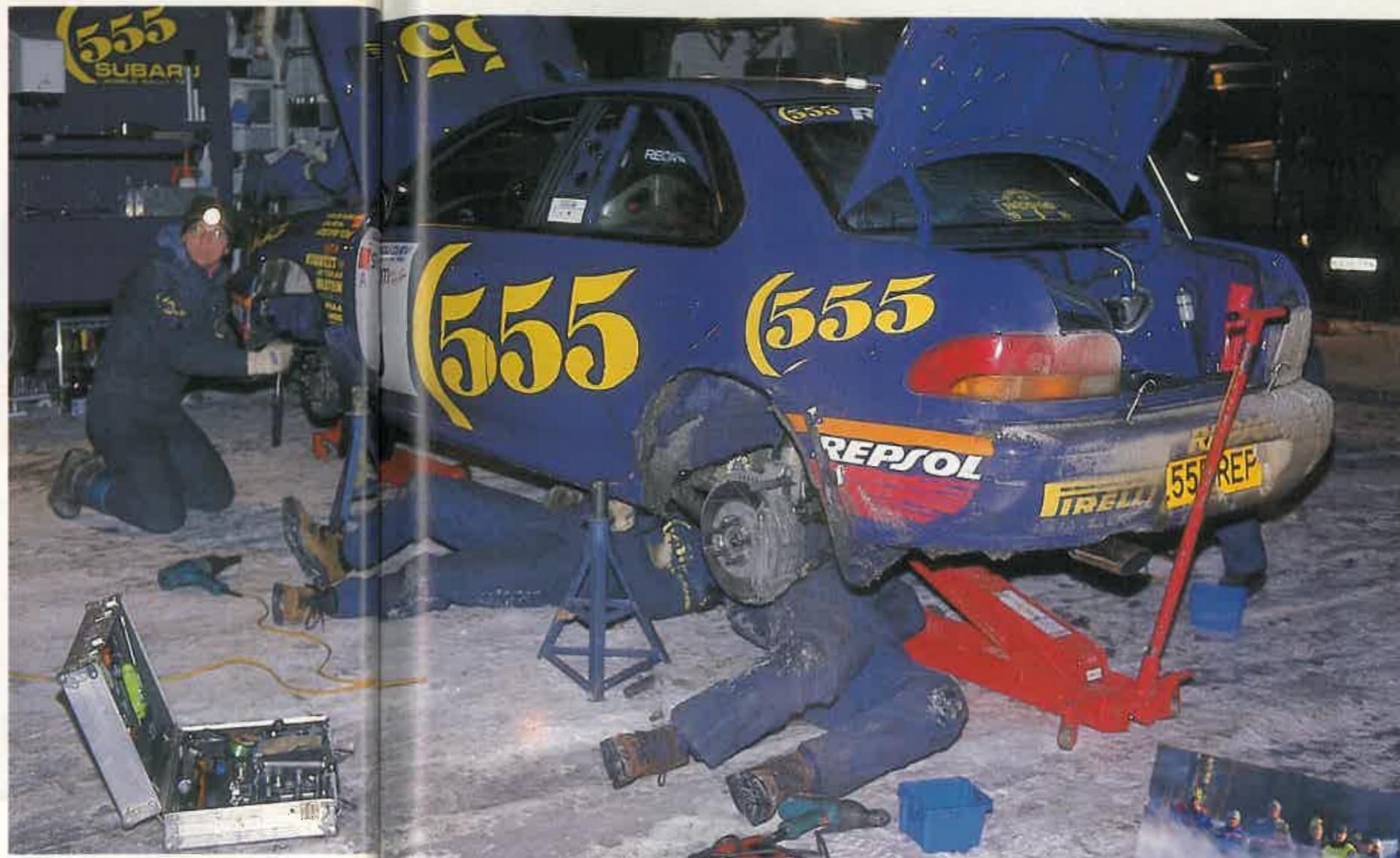
El suministrador Repsol ha confirmado que para Suecia no se ha utilizado el aceite que habitualmente emplean en otros rallyes, ya que las extremas temperaturas en Suecia aconsejaban utilizar un producto testado y comprobado en estas condiciones. Se recurrió a un lubricante empleado en otras ocasiones, que nunca proporcionó problemas, por lo que queda descartado un fallo en este punto.

El fallo se ha debido a problemas mecánicos en el sistema de engrase. En competición se intenta, de un lado, proporcionar el mayor caudal posible de aceite para garantizar una correcta lubricación en las durísimas condiciones en las que trabaja el motor. Pero, simultáneamente, se procura que la bomba robe la menor potencia posible al motor. Por ello, se trabaja continuamente en sistemas relacionados con el tarado de presión, que actúan sobre una válvula de descarga.

Esta válvula de descarga, de tipo

No es fácil conocer las causas sin realizar un examen exhaustivo de los elementos que han fallado y tampoco es fácil que nadie en el equipo técnico proporcione detalles, que suelen guardarse con lógica discreción.

Motor 16 ha podido hacer algunas averiguaciones, que resumimos para nuestros lectores. En primer lugar, puede descartarse un fallo en el aceite, como llegó a decirse.



de pistón, es la que ha debido de fallar en el Impreza, dejando el circuito de engrase a la presión máxima y, por tanto, rompiéndose por la parte más débil, que en este caso ha sido por la junta del filtro del aceite.

Es algo habitual en la competición: el que fallen elementos no suficientemente probados. Todo indica que el sistema de bomba ha sido modificado en el Impreza, con los catastróficos resultados que se conocen.

El equipo se desplazará esta semana a Portugal y a Italia para probar neumáticos (y rodar un spot de publicidad de los tabacos 555) y se debe aprovechar para volver a la válvula utilizada con anterioridad.

No es correcta la información sobre un fallo en el sistema electrónico de captación de datos. Aunque un motor de competición disponga de muchos captadores de datos, sólo

Un fallo en el sistema de lubricación del Subaru Impreza fue lo que propició el abandono de Carlos Sainz en el Rallye de Suecia, no un complot contra él, como alguien especuló.

actúan sobre tres aspectos: avance de encendido, caudal de combustible y válvula *waste-gate* de descarga de presión de soplado de turbo. En motores sin cárter seco (como es el caso en los Grupo A), no tienen ninguna función sobre el circuito de engrase.

Con el mismo desconocimiento de los aspectos mecánicos de la avería, hubo quien se atrevió a especular (antes de conocer el abandono de los otros Subaru) sobre un posible sabotaje en el coche de Sainz, en beneficio de un favoritismo de Richards hacia McRae. Nadie que conozca medianamente el mundo de los rallyes puede ni siquiera pensar en una sandez de esta envergadura. Una cosa es que las relaciones entre Ri-

chards y Sainz sean frías y otra que se encuentran enzarzados en una pelea inimaginable.

Sainz ha disfrutado en sus anteriores equipos de una relación con sus superiores mucho más íntima que la habitual entre patrón y piloto. Desde los años en que Carmelo Ezpeleta era el responsable del equipo de competición del RACE hasta su época con Ove Andersson en Toyota, los superiores de Sainz han sido, por encima de todo, sus amigos, con los que compartía días de descanso en Mallorca o en Madrid.

Ahora no es así. David Richards no es un amigo entrañable del español. Sus relaciones son las normales entre patrón y piloto. Cada uno



cumple con corrección con su labor y punto. De esto a decir que son enemigos hay un abismo. Sobre este punto, Carlos cuenta a todo el que quiera oírlo que, cuando ganó en Montecarlo, le dieron un abrazo Richards y Andersson y el madrileño notó más afecto que en el de su antiguo patrón y hoy rival. ●

JOSÉ MARIA CERNUDA  
FOTOS: M. MADRID

Con la información de los ingenieros:  
Jean Parry (Subaru) y José Aracil  
(Piedrafitas Sport)

# Fórmula 3

## A LO GRANDE



### SUPERFORMULA COLONI

El espíritu inquieto y perfeccionista de Enzo Coloni le ha llevado a concentrar sus amplios conocimientos en la organización de un nuevo campeonato de monoplazas. Para ello ha desarrollado una nueva «máquina» que tiene como base al Dallara de F-3, pero que ofrece unas prestaciones de nivel superior. Se trata del Superformula de Coloni.

LA Fórmula 3 es la auténtica antecámara de los campeonatos de monoplazas «gordos», la F-3.000 y la F-1, competiciones de élite que están reservadas a lo más selecto del automovilismo mundial. Sin embargo, el ingeniero italiano Enzo Coloni ha puesto sobre la pista toda la sabiduría adquirida en los años que estuvo en la F-1 y ha llevado la F-3 a cotas superiores realizando un nuevo monoplaza más rápido y potente.

Partiendo sobre la excelente base del chasis Dallara del año 93, Colo-

ni ha realizado importantes modificaciones que le han llevado a concebir el Superformula. El nuevo monoplaza es algo más ancho y más largo e incorpora también frenos y neumáticos más «gordos» para absorber sin dificultad el incremento de potencia de su mecánica 2.0 16V de origen Fiat. Este motor es el mismo que equipa el Fiat Tipo 16V y también se utiliza en los F-3, pero mientras que en el coche de serie la potencia se sitúa en 148 caballos y en el F-3 en torno a los 185 caballos, en el Superformula de Coloni

la potencia llega hasta los 230 caballos gracias al trabajo de Novamotor, el preparador de todos los motores que serán utilizados en el primer Campeonato Golden Cup Superformula.

El secreto principal para ganar potencia reside en haber eliminado la brida de admisión que, por reglamentación, incorpora este motor en la F-3. De esta forma se ha mejorado enormemente la capacidad de combustión y, junto a una electrónica específica, se ha conseguido aumentar el régimen de giro hasta las



El Superformula tiene una capacidad de frenada inimaginable para cualquier conductor normal. Detener un monoplaza capaz de superar los 280 km/h es posible gracias a su potente equipo de frenos.



Motor 16 ha tenido ocasión de probar el nuevo Superformula de Coloni, un arma de carreras que en el Circuito de Estoril demostró sus cualidades y potencia a pesar de contar con una climatología adversa.



#### FICHA TÉCNICA

**CHASIS:** Monocasco Dallara en fibra de carbono y Kevlar. **MOTOR:** Fiat 2.000 c.c. 16V preparado por Novamotor. Potencia máxima: 230 CV a 6.300 rpm. **TRANSMISIÓN:** Caja de cambios Dallara de 5 marchas con piñonería Hewland. **DIMENSIONES:** Batalla: 2.660 mm. Via delantera: 1.470 mm. Via trasera: 1.320 mm. **FRENOS:** Discos ventilados con pinzas Brembo de cuatro bombines. **SUSPENSIÓN:** Delantera: push-rod con monoamortiguador Koni. Trasera: pull-rod con doble amortiguador Koni. **LLANTAS:** Speedline de aleación con garganta de 10 pulgadas delante y 12 pulgadas detrás. **NEUMÁTICOS:** Michelin Pilot SX de tipo Slick. Delante: 22/54/13. Detrás: 27/57/13. **PESO:** 470 kilos. **PRECIO:** Chasis: 7.600.000 ptas. Motor: 2.800.000 ptas. Presupuesto estimado para correr las 10 carreras del 1º Golden Cup Superformula: 25.000.000 ptas. **INFORMACIÓN:** Coloni Motorsport. Telf: (075) 82 84 88/82 93 01



Para abaratar los costes, los alerones del Superformula son de aluminio en vez de fibra de carbono como en los F-3. El motor 2.0 16V de Novamotor desarrolla 230 CV de potencia.



6.300 rpm, ganando de esta forma más de 40 caballos frente al motor de F-3. Las prestaciones son impresionantes y el Superformula es capaz de rodar más de un segundo por kilómetro más rápido que un F-3 y bastante cerca de un F-3.000, sobre todo en circuitos lentos.

Aunque este año la Golden Cup se correrá principalmente en Italia, para el '96 existe la intención de ampliar el campeonato a España y Portugal.

TEXTO Y FOTOS: VÍCTOR M. FERNÁNDEZ

JEREZ, ENTRENAMIENTOS DEL IRTA

# PREESTRENO

Como es tradicional desde hace seis años, los entrenamientos convocadas por la Asociación de Equipos de Motociclismo, IRTA, en Jerez suponen, a pesar de algunas ausencias, la más multitudinaria congregación de pilotos antes de que se inicie el Campeonato del Mundo. Este año no ha sido una excepción.



El japonés Sakata logró hacerse con la victoria en 125 cc. Alberto Puig conseguía la victoria en 500.



Entre los pilotos españoles, Checa, que corre por primera vez con una Honda oficial, conseguía hacerse con el quinto puesto en 250 cc.



El japonés Ueda, piloto oficial de Honda en 125, sufría una caída el sábado que le supuso la rotura de un tobillo.

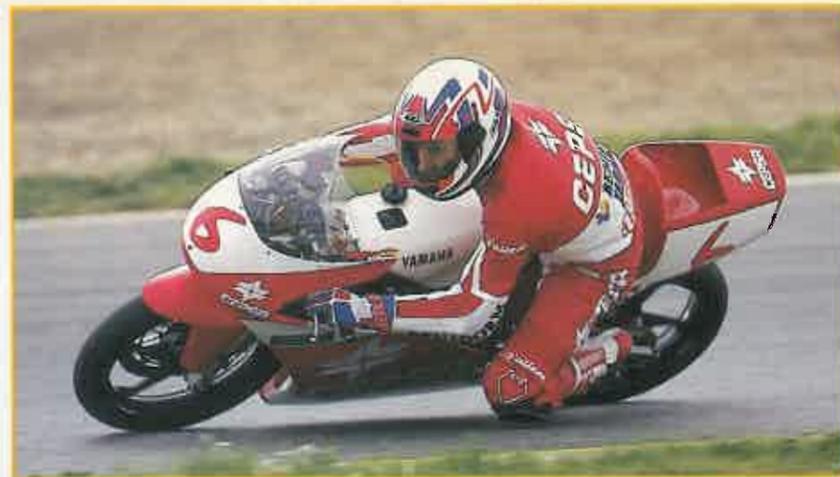


El español D'Antin se encuentra en muy buena forma física y afronta el Mundial con gran optimismo.

El carrusel de motos que en esta febril semana ha ocupado la pista jerezana es de lo más dispar y desconcertante que pueda verse en los circuitos. Unos llevan la moto con el carenado *virgen* porque todavía no saben cómo lo van a poder pintar pero se han «liado la manta a la cabeza» en espera del milagro. En cambio, para otros más afortunados, es porque «no nos han llegado las pegatinas» o simplemente porque los técnicos aún buscan las formas definitivas. Los hay que estrenan moto recién entregada y en cambio algunos tienen que conformarse con entrenar con una vieja montura del año pasado en espera de tener la de esta temporada.

Con todo ello se forma un peculiar rompecabezas en el que reconocer quién es quién se convierte, al principio, en un difícil ejercicio. Todos ellos tienen un denominador común: el optimismo ante el inminente inicio de una temporada.

Este año la presencia de equipos en Jerez fue amplia pero dispersa, en cuanto que la actividad duró toda la semana y por ello el público del fin de semana se quedó sin ver algunos de los equipos más esperados, como pudo ser el caso del equipo Suzuki o al piloto Alberto Puig, ya que éste destrozó su única moto el jueves. Importantes ausencias, aunque ello ya es habitual, fueron las de las Honda oficiales del medio litro que, pintadas ahora de Repsol, tienen un aliciente más para nosotros, además de la presencia en ellas de Alex Crivillé. En el cuarto de litro fueron significativas las ausencias del



Aspar conseguía el tercer puesto en 125 cc., a tan sólo dos décimas de Tokudome. El español ha decidido este año correr con neumáticos Michelin.

Campeón del Mundo, Max Biaggi «porque —según declaraba el manager del equipo Carlo Pernat— después de lo bien que le han ido los entrenamientos en Malasia no le hacía ninguna falta venir aquí», y la del equipo Yamaha-Rainey en el que milita Harada.

El Campeón del Mundo de 125 no podía comenzar mejor el año y así ha conseguido batir el récord de la pista en una centésima, y eso a pesar de no estar demasiado satisfecho con su Aprilia, a la que propinó varios puntapiés en público, lo que le hizo ganarse una bronca de su patrón Carlo Pernat. La otra cara de la moneda es también la de un piloto japonés, Noboru Ueda, el cual con su Honda oficial —la única en esas condiciones en la categoría— cayó el sábado y se rompió el tobillo. El japonés culpa de su accidente a un posible fallo en los frenos. Con todo ello el segundo mejor registro ha sido para un tercer japonés de quién se espera muchísimo: Masaki Tokudome, con la Aprilia del equipo ger-

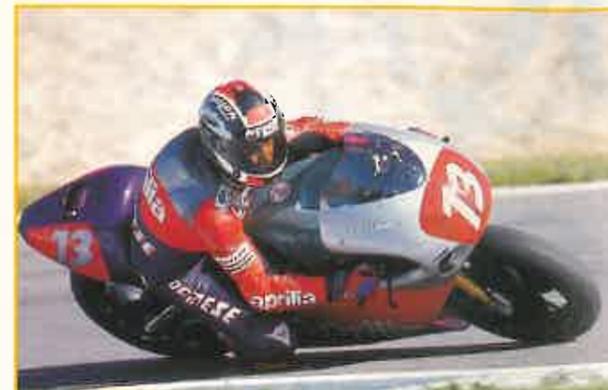
mano Ditter Plastic. Muy cerquita, a dos décimas, encontramos a «Aspar», que estrenaba el nuevo material y además ha decidido, tras probar neumáticos Dunlop y Michelin, pasarse a estos últimos.

Raudies y Katoh eran los siguientes más rápidos, mientras que en décimo lugar encontramos a Torrontegui, que milita en el mismo equipo que Ueda, aunque no se beneficia como aquél de una montura oficial. El vasco, patrocinado por Fortuna, todavía no se encuentra recuperado al cien por cien de su lesión producida en el Gran Premio de Checoslovaquia.

Jean Michel Bayle se encargó de demostrar que las Aprilia oficiales están en muy buena forma, siendo el más veloz en el cuarto de litro, aunque en esta categoría faltaban algunos de los grandes favoritos. Las motos de Noale no han sufrido cambios espectaculares con respecto a la pasada temporada y sus mejoras afectan sobre todo al chasis, la horquilla delantera, ahora una Ohlins, y a algunos retoques en el motor. Roberto Locatelli corroboró la competitividad de las Aprilia y colocó en segundo lugar su moto oficial. De entre las Honda oficiales presentes la mejor fue la de Waldmann. Lucchi, con Aprilia, precedía a Checa. Este, que descubre este año una moto oficial, va progresando con firmeza aunque ese camino no sea fácil: «La moto va mejor en todo, pero como que también hay muchas más posibilidades de reglaje, resulta mucho más difícil encontrar la mejor solución». El catalán se fue una vez por los suelos, pero sin consecuencias. Lo mismo le ocurrió por tres veces a D'Antín, que ve con más optimismo esta temporada que la pasada. El madrileño se encuentra en



El italiano Doriano Romboni, con una Honda oficial, encara la presente edición del mundial encuadrado en el ahora un tanto modesto equipo de Giacomo Agostini.



Cadalora, a la derecha, enfrenta la que puede ser última temporada. Todo depende de los resultados que obtenga. Reggiani, foto de la izquierda, presentaba una Yamaha oficial con muchas variaciones, en especial los neumáticos Dunlop ingleses.



un gran estado de forma física, puesto que participa con un equipo ciclista en un plan de entrenamiento dirigido por la Universidad Complutense de Madrid. El tarraconense Eduardo Lavilla comenzó muy bien, pero sus ansias le llevaron dos veces por el suelo, la segunda de ellas con consecuencias: codo, clavícula, escafoides, etc...

Entre los modestos pilotos españoles del cuarto de litro tenemos a Cardoso, que estrenaba una Aprilia cuidada por su mismo equipo del año pasado; a Maurel, con la Honda de la pasada temporada en espera de la nueva, que le llegará dentro de una semana, y a Pere Riba que, a falta de su Aprilia 95, entrenó con la que la temporada pasada pilotó De Juan.

En esta misma categoría se esperaba mucho de dos pilotos japoneses: Takeshi Tsujimura y Nobuatsu Aoki, pero ambos se quedaron sin poder marcar tiempos importantes al caerse y lesionarse respectivamente la segunda vértebra y el hombro. Por fin, reseñemos la presencia de Doriano Romboni con una Honda oficial encuadrada en el ahora modesto equipo de Giacomo Agostini, en el que de nuevo Kel Carruthers oficia de jefe de mecánicos.

Un hombre destacó especialmente en la categoría del medio litro: Alberto Puig. Este, a pesar de estar desarrollando la moto, estaba muy motivado y corría con convicción. Tanta que le llevó a batir el tiempo de Kevin Schwantz en el pasado Gran Premio. Esas mismas ansias le llevaron más tarde —precisamente en la curva Sito Pons— al suelo. El salió indemne pero no así su moto,

que acabó destrozada. Dado que su otra montura está en Australia, debió temporalmente interrumpir los entrenamientos. Puig está muy optimista y su único punto débil, los brazos, parece que no le van a dar problemas.

Sorprendentemente el segundo registro era para la Aprilia 400 de Reggiani que, si los resultados no provocan lo contrario, afronta su última temporada.

Tras el italiano nos encontramos con las dos Yamaha oficiales de Cadalora y Abe. En éstas hay muchos elementos nuevos pero el problema más importante son los neumáticos Dunlop. Estos pueden tener dos orígenes, Japón o Inglaterra, de los

cuales los pilotos han preferido siempre los primeros, puesto que mantienen mejor sus cualidades. Pues bien, el terremoto de Kobe ha afectado la planta de fabricación y, si bien los técnicos nipones se han trasladado con fórmulas y bártulos a Inglaterra, los resultados no son iguales. Cadalora estaba molesto porque no juzgaba positivo rodar con un material que se sabe de segundo orden. También estuvieron en Jerez las Suzuki, pero de éstas no se conocen los tiempos, dado que rodaron antes que los demás fuera de las jornadas IRTA propiamente dichas y el equipo no los divulgó. Schwantz volvía a los circuitos tras sus reiteradas lesiones y busca encontrar su forma antes que la de la moto. Por cierto, que sobre su posible retirada manifestó que eso es algo que decidirá a final de año. Para Beattie lo más importante es acostumbrarse de nuevo al tacto de los Michelin tras haber empleado los Dunlop en el equipo de Roberts. El australiano, empero, estaba satisfecho: «Vamos mejorando, los técnicos han trabajado mucho en el motor y los progresos son evidentes y sobre todo consistentes».

Por fin digamos que en esta cilindrada eran numerosas las motos de «categoría B», las que no pueden aspirar a batir a las oficiales japonesas. Entre ellas destacar las numerosas ROC-Yamaha, de las cuales Gramigni pilota la de fábrica, las Harris-Yamaha de Sean Emmet y Cristiano Migliorati, entre otros. Con ellos se configuran unas parrillas completas pero desiguales. ●

JOSÉ LUIS AZNAR

CLASIFICACIONES	
500 cc	
1- A. Puig (Honda) 1'43"96, 2- L. Reggiani (Aprilia) 1'44"52, 3- L. Cadalora (Yamaha) 1'45"11, 4- N. Abe (Yamaha) 1'45"77, 5- J. Mac Williams (Yamaha) 1'47"14	
250 cc	
1- J.M. Bayle (Aprilia) 1'45"63, 2- R. Locatelli (Aprilia) 1'45"83, 3- R. Waldmann (Honda) 1'46"02, 4- M. Lucchi (Aprilia) 1'46"29, 5- C. Checa (Honda) 1'46"43.	
125 cc	
1- K. Sakata (Aprilia) 1'51"32, 2- M. Tokudome (Aprilia) 1'51"35, 3- J. Martínez «Aspar» (Yamaha) 1'51"51, 4- D. Raudies (Honda) 1'51"52, 5- Y. Katoh (Yamaha) 1'51"62.	



# ¿Quiere montar un negocio?

GUÍA: Socios • Ideas • Inventos • Pensiones • Capital • Locales • Patentes

Revista mensual para emprendedores

**Ideas & Negocios**

350 ptas Nº 2 • Marzo 1995

FRANQUICIAS PARAFARMACIAS

¿POR QUÉ NO? CONSEJOS PARA HACER UNA CAMPAÑA DE PUBLICIDAD

**EXITOS**

- Teletienda, una historia a seguir

**PROPUESTAS**

- Cómo crear una granja
- Un taller móvil

**UNA GUARDERIA** CON 9.000.000 Ptas UN NEGOCIO CON FUTURO

**INICIATIVAS**

- Alquiler de bicicletas
- Telemúsica
- Cerrajeros 24 horas

**INVENTOS**

- Nuevos productos para crear empresas

SEGUNDA ENTREGA: Apoyos para nuevos empresarios



*Si desea trabajar y ser su propio jefe, ahora tiene una nueva revista para empezar su proyecto empresarial. Ideas & Negocios ya está en su kiosco y sólo cuesta 350 ptas.*

Nº 2 • Marzo • 350 ptas



# REGLAMENTOS CITROËN COMPETICION 1995



Ya están a tu disposición los nuevos Reglamentos de Citroën Competición para el año 1995. No dejes que nadie se te adelante, pisa a fondo y ven a por ellos. Puedes solicitar los diferentes reglamentos



en la Federación Española de Automovilismo, en tu propia Federación, en cualquier Concesionario Citroën o en Citroën Competición, calle Valportillo 1, nº 1. Polígono Industrial de Alcobendas. 28100 MADRID.



**CITROËN**

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

DAEWOO YA ESTA EN ESPAÑA



# Motor 16

28 de febrero 1995 • Núm.593

• 375 ptas.

**DOS MAS PARA  
LA FAMILIA**

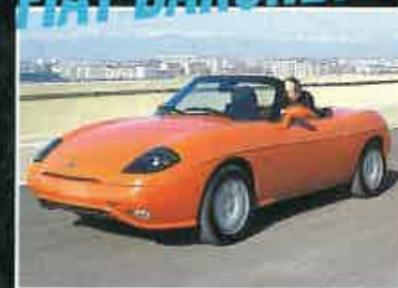


**Ford Galaxy y  
VW Sharan**

**PRUEBA  
A FONDO**



**AL VOLANTE DEL  
FIAT BARCHETTA**



**Ford Mustang  
Pontiac Firebird**

**USA PRESUME DE DEPORTIVOS**