

SEMANAL Motor 16

7 de marzo 1995 • Núm. 594 • 375 ptas.

A fondo Rover 115 SD

**EL DIESEL
INGLES MAS
ECONOMICO**



Motor 16



**MX-5
EL NUEVO
MAZDA**

todos los Jaguar



Motor 16

XJR

3.2 Sport

4.0 Sovereign

Prueba de la Gama XJ



JASP

{ JOVENES, AUNQUE SOBRADAMENTE PREPARADOS. }



Clio



5 EDITORIAL

8 PUNTO DE MIRA

16 AL VOLANTE

Chrysler Voyager Turbodiesel. El monovolumen americano recibe ahora un nuevo motor de gasóleo.

18 Peugeot 806 TD. El modelo francés ya tiene precio.

20 Nuevo Opel Frontera. Los todoterreno alemanes reciben mejoras sobre todo de motor.

22 Bugatti Greengas. Un coche de gas a 350 km/h.

26 A FONDO
Gama Jaguar XJ. Todo el encanto y el estilo deportivo inglés en estos tres míticos modelos.

36 Rover 115 SD
El utilitario británico recibe ahora un motor diesel de excelente rendimiento.

44 FUERA DE SERIE
Rinspeed Roadster SC. Un insólito biplaza con estética de Rock & Roll.

51 PRECIOS

80 CUENTENOS SU CASO

82 MOTOS
Kawasaki Vulcan 1500. Una impresionante custom japonesa.

86 DEPORTE
Prueba del Citroën ZX para Rallyes. El coche de Jesús Puras.

90 Juan Ibarra y el CAR. El joven piloto maño prepara su carrera en el Centro de Alto Rendimiento de Barcelona.

92 Williams Renault WF17.

98 4 Horas GT en Jerez. Victoria de McLaren.

104 Gulf McLaren. Un coche nacido para triunfar.

106 JUAN BALLESTA



20 La nueva gama de Opel Frontera para el 95 recibe mejoras en el interior.

Bugatti Greengas: a 350 Km/h.

22



86 Prueba del Citroën ZX de Rallyes.

104 El equipo Gulf McLaren se estrena con victoria en las 4 Horas GT de Jerez.



82 Kawasaki Vulcan 1500: una impresionante «custom».



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 **ELFIN**

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^o Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Simonetta Garhi, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Robledo. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Víctor Fernández (Producto), Antonio Montañés (Pruebas); M^o Belén Valdehita (Cierre). **Ilustraciones:** Jesús Espinosa, Enrique Llorca, Enrique Ortega. **Francisco Podadera (Diseño).** **Autoedición:** José M^o Gómez-Morán (jefe).

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

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

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-1989. Depósito Legal: M.30.247. 1989. 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).

E D I T O R I A L

Responsabilidad asumida

VERDADERAMENTE estamos en general un poco nerviosos. Y por si alguno se escapa, para eso están algunos medios de comunicación que, en su afán de potenciar el eco de las noticias, terminan dándole a los acontecimientos un tinte sensacionalista, consiguiendo despertar en los ciudadanos un exagerado sentimiento de alarma que no se corresponde con la realidad.

Así ha ocurrido hace apenas unos días. Grandes titulares que hablan de defectos de fabricación y fallos mecánicos han generado confusión y desconcierto en los usuarios de las marcas Opel y Volkswagen, cuando la actuación y la forma de asumir responsabilidades por parte de estas grandes compañías deben infundir precisamente todo lo contrario.

Así lo demuestra el hecho de que los propietarios de vehículos Astra hayan sido debida y públicamente informados por Opel de la necesidad de practi-

car una revisión en sus coches. Detectado el problema, se hace necesario mirar el conducto de llenado de carburante, donde además se debe instalar una pieza mecánica que permita la descarga de electricidad estática a través de la carrocería. Con esto se evitará cualquier posibilidad de incendio y que el usuario se encuentre con sorpresas desagradables.

Si a esto añadimos que, independientemente de estas medidas referentes al modelo Astra,

Opel ha pedido también a todos los propietarios de turismos que vayan equipados con airbag que acudan a los concesionarios de la marca alemana a verificar la posición correcta de una conexión eléctrica, reconozcamos que, como es lógico, lo único importante es la seguridad de sus clientes. Incluso a costa de tener que ver en grandes titulares la desproporción de unos acontecimientos que en nada favorecen su imagen.

Otro tanto de lo mismo le ocurre a Volkswagen. En este caso afecta a los modelos Golf y Jetta, fabricados entre 1983 y 1989. Todos ellos precisan una revisión en el circuito del agua de refrigeración, por posibles defectos que pueden provocar un excesivo calentamiento del motor.

Entre los más de tres millones de vehículos de Opel que tienen que pasar por estos procesos y el casi millón de Volkswagen, es evidente que nos encontramos ante una operación sin precedentes, asumida por la industria del automóvil.

El alcance de esto, según el presidente de Faconauto, Francisco Salazar Simpson, tendrá un coste en pesetas de unos 2.500 millones, sólo en España.

Que nos digan qué otra industria -piense el lector por ejemplo en los electrodomésticos que tiene en casa- ha abordado una operación semejante. Esto es lo que hace diferente a este sector.

ANGEL CARCHENILLA

Con las revisiones anunciadas esta semana, Opel y Volkswagen asumen, por encima de todo, su responsabilidad como fabricantes.

DEL ÉXITO DE LA SERIE 3 HAY VERSIONES PARA TODOS LOS GUSTOS.



AIRBAG, ABS Y AIRE ACONDICIONADO DE SERIE, COMO EN TODO BMW.

El éxito de la Serie 3 ha dado como resultado una amplia gama de modelos que responde a los gustos y necesidades de cada tipo de conductor.

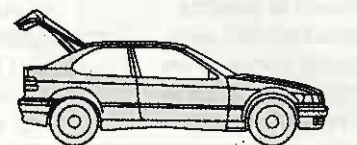
Son muchas las cualidades que han hecho posible este éxito: los máximos niveles de seguridad y confort, motores vanguardistas y eficaces y, sin duda, su atractivo diseño. Unos atributos que derivan de la aplicación de la alta tecnología BMW a un automóvil de dimensiones prácticas y manejable.

Hoy, la Serie 3 le permite disfrutar del placer de conducir un BMW en veinte versiones diferentes. Desde los pequeños BMW -los Serie 3 Compact- hasta los familiares Touring.

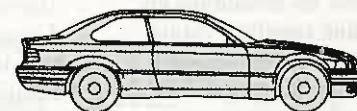
Poder elegir entre múltiples motores. Cuatro o seis cilindros, gasolina o turbodiesel y una gama de potencias excepcional que va desde 90 a 286 CV.

Y conducir un automóvil único. Porque la Serie 3 le ofrece la posibilidad de personalizar su automóvil con más de 200 combinaciones distintas de tapicerías, acabados y colores de carrocería.

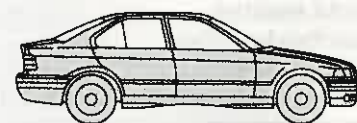
La Serie 3 multiplica las posibilidades a la hora de elegir su automóvil.



COMPACT: 316i y 318ti.



COUPÉ: 316i, 318is, 320i, 325i y M3.



BERLINA: 316i, 318i, 318is, 320i, 325i, M3, 318tds, 325td y 325tds.



CABRIO: 318i, 320i, 325i y M3



TOURING: 318tds, 320i y 325tds.

Todos disponibles en versión automática.

Si desea conocer más detalles, no dude en llamar al 900 10 20 30, Servicio de Información BMW.

EQUIPAMIENTO DE SERIE: Airbag. ABS. Aire acondicionado. Dirección asistida. Cierre centralizado. Crash sensor. Retrovisores y elevavinas eléctricos. Amortiguadores de gas. Parachoques autorregenerables. Indicador de intervalos de servicio. Pre-equipos de audio con seis altavoces.



SEMÁFOROS

Los últimos días han sido especialmente trágicos en lo que a accidentes de circulación se refiere. Han sido mayoría los medios de comunicación que han utilizado la palabra «espectacular» para informar sobre estos accidentes. No es la primera vez que lo decimos pero, por lo visto, se nos hace poco caso: un accidente en el que resultan varios muertos, es trágico, dramático o lo que se quiera, pero lo que nunca debe decirse es que ha resultado espectacular. ¿Para quién es espectacular? ¿Para quien lo padece, para quien lo sufre...? Ni siquiera para quien tiene la desgracia de presenciarlo. Seamos serios.

Los hermanos Puyol, además de ser valientes, como todos los hermanos que se precien y de trabajar en esta casa, exponen estos días en la Fundación Paideia, en Aravaca. Es una exposición de fotografía, pintura y objetos; algo que ambos dominan y practican día a día desde su profesión de fotógrafos y su pasión de artistas. En Motor 16 nos sentimos orgullosos de haber iniciado la carrera profesional de Alex y haber ayudado a Juan Ramón.

TRAS DETECTAR UN FALLO EN ALEMANIA

Los Opel Astra, a revisión

MAS de dos millones de Opel Astra, de los cuales 100.000 vendidos en España, van a ser llamados a revisión por un defecto detectado en Alemania y que afecta al sistema de aislamiento electrostático.

Hace varios meses, diversos medios de comunicación germanos informaron sobre el posible riesgo de incendio al que estaban sometidos los Opel Astra (2,3 millones fabricados en los últimos años) a causa del excesivo aislamiento de la boca de llenado de combustible. Tras varios meses de estudios, Opel ha reconocido un fallo de construcción, que se dispone a subsanar.

El rozamiento con el aire produce en los automóviles una carga de electricidad estática. Todos los usuarios hemos padecido alguna vez el chispazo que se produce al descargar, a través del pasajero, esta electricidad. Si esta chispa se produce en las inmediaciones de la boca de llenado, es peligroso, porque puede producir la inflamación de los gases de la gasolina, más volátiles en el caso del combustible sin plomo y acentuado con el calor.

Normalmente, los conductos de llenado de los depósitos están conectados al conjunto de la carrocería del coche, que dispone de sus propios sistemas de descarga hacia el suelo. En el caso del Astra, esta conexión no es del todo correcta y se hace necesario modificarla, con una pequeña pieza de metal que conecte la boca con la carrocería. Esta es la operación que van a realizar en los concesionarios, sin coste alguno para los usuarios y en un tiempo de breves minutos.

La supresión de las descargas de electricidad estática es algo importante para los fabricantes de automóviles y los de aparatos surtidores de combustible. Hoy día, los «boquereles» (pistolas de llenado) son de



aluminio, con lo que prácticamente han desaparecido las posibilidades de que salte una chispa. Además, las mangueras, pese a ser de material plástico, tienen que tener una determinada conductividad, para conducir la electricidad desde el automóvil, al boquerel y a través de la manguera, al propio surtidor, que dispone de una obligada toma de tierra. Es por tanto remotísima la posibilidad de que un coche llegue a incendiarse durante un repostaje, pero, por pequeña que sea la posibilidad, Opel ha preferido llamar a sus clientes para mejorar su sistema de aislamiento electrostático.

Como a perro flaco todo son pulgas, la misma marca ha detectado otro defecto en el sistema del conexionado eléctrico del airbag, por lo que ha comenzado también a llamar a todos los usuarios con coches (de todos los modelos) con este dispositivo, para asegurarse del correcto funcionamiento.

No hay ninguna relación entre ambos fallos detectados, ni nada de anormal en el hecho de que un constructor llame a sus clientes para corregir un defecto: es algo muy común entre los fabricantes de automóviles.



GARANTIA



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, elevalunas 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, paragolpes 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 FRÍA, CORAZÓN CALIENTE.



EQUIPO TRES



DAEWOO

Para los que lo quieren todo

Novedades para todos los gustos

MAZDA MIATA M SPEEDSTER



EL Departamento de Investigación y Desarrollo de Mazda en Norteamérica acaba de presentar en el Salón de Chicago un atractivo prototipo sobre el cual se reconoce que no hay planes concretos, pero que podría llegar a sustituir al actual MX5 en un plazo no muy lejano. Tom Matano, responsable de diseño de la compañía en Estados Unidos, ha justificado este proyecto como un desafío interno para demostrar que son capaces de hacer cosas diferentes. El diseño del M Speedster es responsabilidad del mismo equipo que diseñó el actual MX5 y el RX7. Los condicionantes eran claros. Se necesitaba una línea más mus-

En el Salón de Ginebra veremos los nuevos BMW Serie 3 Touring, así como el primer lavado de cara del Alfa Romeo 155. También se acaba de presentar, en Chicago, el prototipo de lo que podría ser el futuro Mazda MX5.

culosa, por lo que se pronunciaron los abombamientos de los pasos de rueda así como los espectaculares faros en el faldón delantero. Mecánicamente, el nuevo coche seguirá manteniendo la disposición clásica de motor delantero y propulsión posterior, con motores de cuatro cilindros que rondarán entre 150 y 200 caballos, que se conseguirán gracias a un turbocompresor.



ALFA ROMEO 155

EN Ginebra también estará la nueva gama 95 del Alfa Romeo 155. Su comercialización comenzará a finales de marzo y las novedades son importantes. La principal es la nueva motorización Twin Spark de cuatro cilindros, dos litros de cilindrada, cuatro válvulas por cilindro y 150 caballos de potencia, un motor dotado de variador de fase y árbol contrarrotante que será utilizado por toda la gama, incluyendo los nuevos GTV y Spider. Con vistas a poder mejorar aún más la competitividad de los 155 de competición, se ha aumentado el ancho de vías en 26 mm., una modificación que repercute directamente sobre el comportamiento del coche mejorándolo y aumentando la seguridad

dinámica. También se implantará en todos los niveles de acabado una nueva llave electrónica de apertura de puertas (Alfa Code), un sofisticado sistema de seguridad anti-robo que a corto plazo terminarán utilizando todos los fabricantes. También se ofrecerá un kit opcional deportivo que disfraza al Alfa 155 de coche de carreras, similar al de los Campeonatos de Turismo. Este se podrá combinar con cinco motorizaciones diferentes. También el equipamiento normal, incluso el de las versiones más básicas, se verá aumentado de forma considerable.



BMW SERIE 3 TOURING

CON cierto retraso respecto a los planes previstos, pero sin prisa alguna por llevar un considerable adelanto respecto a su rival Mercedes en este segmento, BMW dará a conocer en el Salón de Ginebra su nuevo Serie 3 Touring.

El nuevo modelo ha crecido considerablemente, sin embargo mantiene su aspecto compacto y elegante. Es casi 11 centímetros más largo, cinco más ancho y uno más alto. Las nuevas medidas han propiciado un aprovechamiento mayor del maletero, sobre todo con los asientos abatidos, situación en la que se ganan 195 litros de volumen útil. Por otra parte, un plan especial de adelgazamiento ha permitido aumentar el peso total respecto a una berlina equivalente en tan sólo 50 kilos. El nuevo diseño ha dado paso también a un nuevo replanteamiento en el espacio de carga. El asiento trasero es fijo y, para aumentar el volumen de equipaje, sólo hay que abatir el respaldo que cuenta con apoyabrazos central y se puede



abatir por mitades asimétricas. El acceso al maletero también ha mejorado.

Los muelles y amortiguadores del nuevo Touring han sido adaptados a las nuevas características e, independientemente de la motorización, el coche admite hasta media tonelada de carga útil. El nuevo familiar de BMW contará desde el principio con cuatro motorizaciones 320i, 328i, 318 tds y 325 tds. El equipamiento será muy similar al de las berlinas y estarán disponibles elementos de seguridad tales como el ABS, los refuerzos laterales, el doble airbag, cinturones con pretensores, asientos regulables...

De buena fuente

Más Jaguar y menos Ford.

En Jaguar y Ford no acaban de ponerse de acuerdo sobre las sinergias. Por fin en Jaguar han logrado que el futuro X100, nombre código del futuro sustituto del XJS, sea fabricado en la planta de Jaguar en Browns Lane, cerca de Coventry. Se había especulado con la posibilidad de que fuera fabricado en una planta de Ford.

Volvo se apunta al monovolumen.

No podía faltar en un fabricante tan volcado hacia los break. Probablemente aparecerá a lo largo de 1998, sobre la base mecánica del 850. El proyecto ya fue estudiado conjuntamente con Renault, pero la ruptura entre ambas firmas retrasó su puesta en marcha, que ahora se recupera.

El terremoto de Kobe y el just-in-time.

El dramático terremoto de Kobe ha puesto en tela de juicio las ventajas del flujo continuo. Mazda, Toyota y Honda han tenido que parar su producción por falta de componentes, al no disponer de stocks y cortarse el suministro de alguno de sus proveedores en Kobe. Para Toyota ha supuesto la pérdida de 20.000 unidades, Honda ha tenido que cerrar durante 12 días y Mazda también ha parado durante una semana.

8.000 dólares por barba.

Es la cantidad que van a recibir todos los trabajadores de Chrysler Corporation. Algo más de un millón de pesetas como paga de beneficios. Desde 1987, la casa americana sólo había pagado la simbólica cantidad de 500 dólares (67.000 pesetas), en una paga que tradicionalmente se hace en los primeros días de marzo.

El presidente bosnio y los robos de coches.

El Alto Comisariado de la ONU para los refugiados ha denunciado que más de 40 de sus coches han sido robados en el conflicto bosnio en los últimos meses. El coste de estos robos supera los 100 millones de pesetas. Lo más sangrante del caso es que estos coches son identificables, pero no hay forma de recuperarlos. Sin ir más lejos, en la escolta oficial del presidente Alija Izetbegovich se han detectado algunos de estos coches, en los que apenas se habían molestado en borrar las identificaciones.

FORD PATROCINA LA RECONSTRUCCION DEL LICEO

El presidente de Ford España, Jaime Carvajal, y el consejero delegado, Alain Batty, hicieron el pasado 1 de febrero el anuncio oficial de su patrocinio para la reconstrucción del Gran Teatro del Liceo de Barcelona. Ford España es la única empresa automovilística que patrocina la reconstrucción del Liceo con la aportación de 20 millones de pesetas, con lo que materializa su compromiso con el mundo de las artes y con la protección del patrimonio histórico-cultural del país.



NUEVO DIRECTOR FINANCIERO EN OPEL

Bernhard Lothschütz es el nuevo director Financiero de Opel España, sucediendo en el cargo a Ferdinand Löffler, que ha sido nombrado director Financiero del Centro de Desarrollo Técnico de Adam Opel AG en Alemania. Lothschütz cursó estudios de Ciencias Económicas y Empresariales en la Universidad de (1942) y desde 1966 trabaja para la marca Opel.



FIAT BARCHETTA

Atractivo precio

LA pasada semana, nuestro corresponsal en Italia, Giancarlo Perini, desvelaba las características del nuevo modelo de Fiat, el atractivo Barchetta, que pronto comenzará a comercializarse en España. Aunque su precio no ha sido aún fijado por los responsables de Fiat en España, se sabe que esta-

rá alrededor de los 3.250.000 pesetas, con un equipamiento en el que destaca: airbag, servodirección, elevalunas eléctricos, llantas de aleación, volante regulable, mando a distancia de apertura y radiocasette. Como opción, queda un techo duro, el aire acondicionado y el airbag del pasajero.

LEY DE SEGUROS PRIVADOS

Crítica constructiva

LA Asociación de Usuarios de Seguros y Víctimas de Accidentes (AUSVAC), asociación de usuarios sin ánimo de lucro, ha presentado en la sede barcelonesa de la Unesco su crítica constructiva al Proyecto de Ley de Supervisión sobre los Seguros Privados que el pasado día 13 de enero fue aprobado por el Consejo de Ministros. Según la citada asociación en él existen diversas disposiciones claramente inconstitucionales. Entre

ellas hay algunas que tienen que ver con los seguros de vehículos a motor, como puede ser el caso de la determinación de daños y perjuicios a consecuencia de accidentes de la circulación, la circulación sin seguro, los capitales asegurados por el seguro obligatorio o la supresión de los seguros obligatorios de viajeros, etc... Para cualquier consulta la AUVAC tiene su sede en la c/ Gerona, 120 de Barcelona. Teléfono: 93-458 88 02.

MAS DE 14.000 MULTAS AL AÑO

El alcohol, la principal causa

APROXIMAMENTE 14.000 de las multas de circulación que se imponen cada año en España están relacionadas con el consumo de alcohol por parte de conductores menores de 25 años, según los datos presentados en las Jornadas de Encuentro sobre Convivencia Ciudadana, organizadas por el Ministerio de Justicia e Interior.

Uno de cada tres fallecidos en las carreteras de España es menor de 25 años, y ello teniendo en cuenta que los conducto-

res comprendidos en este tramo de edad (18 a 25 años) representa tan sólo el 12 por ciento de los conductores del país. El 40 por ciento de estas muertes se atribuye al consumo de alcohol.



CHRYSLER STRATUS, COCHE DEL AÑO EN EE UU

EL Chrysler Stratus, denominado Cirrus en el mercado americano, se ha proclamado «Coché del Año en América del Norte 1995». Este título es otorgado por un selecto grupo de 49 periodistas independientes del motor. Como viene siendo habitual, el marco elegido para dar a conocer al acreedor de tan especial mención fue el Salón del Automóvil de Detroit, una de las muestras del sector más importantes del mundo. El Stratus es, entre los modelos de Chrysler, el vehículo más exitoso de los de reciente creación. Tanto es así que en el mercado americano la demanda supera la oferta en más de un 23 por ciento desde su aparición, en octubre de 1994.



ACUERDO ENTRE SEAT Y PERTI

Con un traslado total de sus actuales instalaciones, SEAT ha firmado recientemente un nuevo acuerdo de implantación para su Parque de Proveedores de Zona Franca. Se trata esta vez de Perti, empresa fabricante de cables de arranque de baterías y de conexiones eléctricas auxiliares, cuya instalación supondrá un incremento de unos 10 puestos de trabajo, respecto a su anterior ubicación, lo que supone una plantilla total de 55 puestos.

MUSICA SOBRE RUEDAS

Bobby Darin fue un caso único en los comienzos del pop: un cantante juvenil capaz de cantar con la misma inocencia que Paul Anka y la misma sabiduría que Frank Sinatra. «Dream

lover» o «Queen of the hop» están en la primera de estas líneas. «Mack the knife» o

«Beyond the sea», en la segunda. Murió hace 20 años y se le recuerda ahora con el doble CD «Grandes éxitos» (DRO Atlantic 80591-2) que resume bien su inmenso talento. Viajar con este disco en el coche supone saltar, estilísticamente, una veintena de años, pese a que las grabaciones están separadas tan sólo por poco más de un lustro. Y pasar del crooner al rockero, sin abandonar al folksinger lo que hará más variado y placentero cualquier trayecto, largo o corto, relajado o nervioso.

Si quiere estar a la última, no hace falta que ponga *spoilers* nuevos a su coche ni adelantarse a la nueva matrícula europea. Basta con que lleve en el coche el último disco de Shampoo, dos chicas malas inglesas que combinan la insolencia del punk con los ritmos bailables de moda en una mezcla irresistible. El álbum se titula «We are Shampoo» (EMI Food 8 31316 2) y ha causado furor en Inglaterra, su tierra natal. Con una carpeta llenas de referencias muñecas de tipo Barbie, el propio aspecto de las dos Shampoo no se aleja mucho de esa estética.

Nadie piense en canciones inolvidables, pero sí en pasar un rato distendido, sin pensar demasiado en las canciones y dejándose lle-

var por su aparente modernidad. Los Chieftains son algo más que un grupo folclórico irlandés. Son el símbolo de una forma de ver la canción popular que ha convivido durante décadas con el rock influyéndose mutuamente pero sin perder su identidad. Ahora los Chieftains se atreven a pedir la colaboración de eximios *rockers*, seguros de que su identidad seguirá inmaculada. En «The long black veil» (RCA 25167) recuperan sus canciones de siempre con la ayuda de gentes como Rolling Stones, Mick Jagger en solitario, Mark Knopfler, Tom Jones, Sting, Van Morrison o Sinéad O'Connor. Una amplia panoplia de figuras de todos los tipos, puestos esta vez al servicio de hermosas canciones tradicionales. Un espectáculo para los oídos.

Y si busca música suave para el coche, no es obligatorio recurrir a la new age. También el buen jazz de siempre, el de instrumentos sin amplificar, puede proporcionarnos esos minutos relajantes. Con «Acoustic jazz» (MCA GRP 97772), un álbum recopilatorio de la «Gold encore series», varios intérpretes actuales retoman la sagrada obligación de improvisar con buen gusto y sin sobresaltos. Están el piano de Chick Corea, el saxo de Tom Scott o la trompeta de Arturo Sandoval. Sin olvidar las guitarras de Acoustic Alchemy cuyo «Santiago» les recomiando muy especialmente. Buen viaje.

JOSÉ RAMON PARDO



RAMON TAMAMES, DEFENSOR DEL ASEGURADO

Son ya varias las compañías aseguradoras que han incorporado a su staff directivo la figura del Defensor del Asegurado. Recientemente la Mutua Pelayo ha incorporado a Ramón Tamames para cumplir con esta función. Tamames, famoso catedrático de Economía, ha manifestado que «lo que debe hacer el defensor del asegurado es dictar un laudo que sea respetado por las partes, aunque siempre queda, lógicamente, la posibilidad última del recurso». El defensor del asegurado se recoge en la nueva Ley del Seguro, que se encuentra en estos momentos en trámite parlamentario para su puesta en vigor.

EL PLAN DE SANTANA, A REFERENDUM

El comité de empresa de Santana Motor, en la provincia de Jaén, ha decidido convocar un referéndum el próximo día 2 de marzo para que los trabajadores de la planta andaluza ratifiquen el preacuerdo laboral previsto en el plan de reconversión. Dicho preacuerdo establece el traslado de personal administrativo a talleres, manteniendo la misma categoría profesional, aunque la remuneración por primas se establecerá con las tablas de los trabajadores directos.

NOKIA MOBILE PHONES

La moda llega a los teléfonos móviles

NOKIA Mobile Phones lanza al mercado una colección de carcasas en distintos colores —rojo, verde, blanco, azul metálico y gris—, diseñada para dar un toque de personalidad a los usuarios de su modelo Nokia 232.



Las nuevas carcasas, que se colocan con una sencilla operación, dan un «toque de color» a uno de los sistemas de comunicación, el teléfono móvil, más versátil y de mayor aceptación social.

La llegada del diseño y la moda marca un nuevo paso, más allá del diseño y la ergonomía, en el mundo de la telefonía móvil y constata la masificación del uso social de esta nueva tecnología.

Gracias a la marca Nokia, el usuario podrá elegir no sólo por prestaciones, tamaño, peso, accesorios..., sino también por la cantidad de complementos y la fantasía que pueda ofrecerles cada producto.

NUEVA GAMA 1995

Se renuevan los radiocassete Alpine

LA llegada del año 1995 ha venido acompañada por una renovación casi total de la gama de radiocassete de la prestigiosa marca Alpine.

Todos los modelos de la gama medio-alta incorporan importantes prestaciones «de serie»: un amplificador de alta potencia de 30 vatios o de 25 vatios para cada uno de los cuatro canales, función de control de un cambiador de compact disc, sintonizador de radio con sistema RDS completo, 1 ó 2 salidas de preamplificación para poder conectar un amplificador de potencia adicional y sistema de reducción de ruidos Dolby. El mecanismo es de control lógico total y permite operar el autorradio con un mando a distancia. Todos estos modelos poseen frontal extraíble para evitar su sustracción. Además de estas características comunes, los modelos superiores incorporan prestaciones de lujo.



El modelo TDA-7537R dispone de un cabezal de lectura de cintas autolimpiable. Cada vez que se pone o se quita una cassette, un pequeño cepillo procede a dejar en perfecto estado la cabeza lectora. Gracias a un sistema de guía sonora, la unidad confirma con distintos tipos de sonido la selección de sus diversas funciones. De entre la gama media, cabe destacar el TDM-7526-F, el más económico de todos: incluye un amplificador de 25 vatios para cada uno de los cuatro canales, permite controlar un cambiador de compact, su frontal es totalmente extraíble y dispone de conector ISO para facilitar su instalación en vehículos de fabricación europea.

Su precio es de 39.990 pesetas más IVA y si queremos complementarlo con un cambiador de CD, el precio sugerido es de 90.990 pesetas más IVA.



Donde te lleve un Montero ES MUY DIFÍCIL QUE LLEGUE NADIE



LOS importadores de Chrysler en nuestro país han dado a conocer la estrategia comercial que van a seguir con el Voyager. La ofensiva lanzada recientemente por muchas marcas que irrumpen por primera vez en el segmento de los monovolúmenes, ha obligado a la marca americana a remodelar su política de precios. Por lo tanto, la gama Chrysler Voyager, a partir de marzo, tendrá una reducción de precio de 250.000 pesetas, contando con la ventaja añadida de que la marca mantendrá el equipamiento tan completo de serie de que hace gala este vehículo, siendo en este segmento uno de los modelos que mejor

relación calidad-precio ofrece. Con esta rebaja de los precios, el Voyager se sitúa en una posición inmejorable de cara a su competencia. La versión 2.5 SE de gasolina, con la disminución de las 250.000 pesetas, se queda en un precio de 3.044.724 pesetas y las versiones diesel, auténticas estrellas de la gama, quedan de la siguiente manera: el 2.5 TD SE, 3.615.967 pesetas y el 2.5 TD LE, 3.949.246 pesetas. Además de la reducción de precio de los Voyager, este modelo seguirá manteniendo las ventajas de las que ya disfrutaba, como es la garantía de tres años o 110.000 kilómetros. Por otro lado, Chrysler intro-

duce novedades en el equipamiento opcional, como es el caso de los asientos integrados para niños, siendo la primera marca que los ofrece en un monovolumen. Esta opción tiene un precio de 49.426 pesetas y cuenta con dos asientos especialmente diseñados para los más pequeños, instalados en la fila central del vehículo. En Chrysler tienen mucho interés en las versiones diesel del Voyager, en los últimos meses son las que más aceptación tienen y las que poco a poco se están imponiendo entre los monovolúmenes. En España los Voyager turbodiesel han superado en ventas a sus hermanos con mo-



Una de las estrellas en monovolúmenes es el Voyager equipado con motor turbodiesel. Un coche con un magnífico rendimiento.

Todos los Voyager, incluso sus versiones más básicas, disponen de un interior muy amplio dotado de siete plazas.

tor de gasolina. Chrysler cuenta con una buena arma de cara a su competencia, su modelo tiene el motor más potente del segmento con 117 caballos, una potencia que permite afrontar viajes de largo recorrido con toda la familia sin ningún inconveniente. Además, con la ventaja añadida de sumar a sus buenas prestaciones un consumo muy ajustado, de los mejores de su segmento. Una serie de cualidades, que unidas a su buen equipamiento de serie y a la rebaja de su precio, lo convierten en una de las opciones más atractivas entre los monovolúmenes.

MANUEL MADRID

AL VOLANTE

CHRYSLER VOYAGER 95

Estrategia agresiva

Chrysler ha respondido a la nueva competencia que se le avecina en el segmento de los monovolúmenes con un reajuste de los precios de sus Voyager.



La bajada de precios de los Voyager no va a influir en su calidad de acabado y completo equipo.





La versión diesel básica incluye como equipo de serie dirección asistida, cierre centralizado y volante regulable entre otras cosas.



Motor 16

AL VOLANTE

PEUGEOT 806 DIESEL

Precios definitivos

Ya se ha definido la política comercial del nuevo monovolumen Peugeot. Gracias a una oportuna rehomologación, los precios han podido contenerse dentro de lo lógico en nuestro mercado.

SEGUN las normas vigentes de homologación de vehículos, el nuevo Peugeot 806 carecía por defecto de las dimensiones necesarias para librarse de pagar el impuesto de matriculación para vehículos de turismo. La solución ha consistido en dotar al monovolumen de unas barras en su superestructura que redimensionan el habitáculo, pasando a la llamada categoría «mixto adaptable», exenta de dicho impues-

de Peugeot, el segmento de los monovolúmenes va a crecer de forma espectacular en nuestro país y, dentro de su producción, prevén vender un 60 por ciento en versiones diesel. En lo que llevamos de temporada, la marca del león ha vendido en España 134 unidades del 806 por 284 de sus homólogos Citroën Evasion y 29 del Fiat Ulysse.

En España, el mercado del monovolumen supuso en 1994 unas 4.800 unidades vendidas que, para el 95 seán 7.000, siempre según las estimaciones del grupo PSA. Para hacer frente a una creciente demanda de este tipo de vehículos, la planta de Sevelnord ha tenido que reorganizar su producción aumentándola un 10 por ciento.

Centrándose en la versión presentada mediante un recorrido por la Ruta de la Plata, de Sevilla a Oviedo y rehuyendo en cierta medida las autovías, el motor diesel turboalimentado de 1.905 de cilindrada y 92 caballos de potencia se mostró idóneo para esta clase de vehículo.



to y obligada a pasar la ITV cada dos años. Esto no quiere decir que el cliente pueda optar también por las dimensiones originales del vehículo si así lo desea. Sin embargo, y para evitar picarescas de quita y pon, el kit de barras no puede desmontarse sin la herramienta adecuada, a riesgo de romper el vástago de los tornillos especiales que lo soportan.

Los precios, según esta rehomologación, quedarían situados en 3.758.000 pesetas para el SRDT, 4.436.000 para el STD1, en cuanto a las versiones diesel; 3.167.000 para el SR 2.0, 3.822.000 para el ST 2.0, 4.126.000 para el ST 2.0 Turbo, 4.595.000 para el SV 2.0 Turbo y 5.017.000 para este mismo pero con equipamiento Pullman.

Según las optimistas previsiones

Registró un consumo medio de 7,4 litros a los cien a una media de 95/100 kilómetros por hora. Con el generoso depósito de 80 litros (autonomía de unos mil kilómetros) el 806 se convierte en un comfortable medio de rodar largo tiempo sin agobios ni cansancio.

La versión diesel es ofrecida con dos niveles de equipamiento, SR y ST, que incluyen la dirección asistida, lunas tintadas, cierre centralizado con mando a distancia, columna de dirección regulable en altura y pretensores de cinturón pirotécnicos. Algunas de las opciones comunes son un sistema antibloqueo de ruedas ABR, uno o dos asientos suplementarios y el kit de barras sobredimensionadoras del techo.

JUAN LUIS SOTO

'95

Mejor por dentro

A partir de abril se pone a la venta en el mercado español la nueva gama Frontera de Opel. Una serie de mejoras se han introducido con el objetivo principal de mejorar el confort de marcha, el rendimiento de los motores y las posibilidades todoterreno. En el apartado mecánico las novedades son numerosas. Destaca el propulsor de 2,2 litros de la familia Ecotec, que sustituye al anterior 2.4, con culata de cuatro válvulas por cilindro y 136 caballos de potencia. Un motor destinado para el Frontera largo, que proporciona una velocidad de poco más de 160 kilómetros por hora y cuyo consumo medio es de 10 litros cada cien kilómetros, es decir, corre más y gasta menos que el antiguo. El diesel también es nuevo. Se trata de un motor Isuzu de inyección directa, con turbocompresor, y cifras de prestaciones y consumo mejores que las del anterior 2.3 de inyección indirecta. La potencia es de 113 caballos, lo

La suspensión trasera incorpora muelles en lugar de ballestas.



La novedad en el exterior es la disposición de la rueda de repuesto.



Los motores de la nueva gama ofrecen mejores prestaciones y consumos.



que permite una velocidad máxima de casi 150 km/h. La capacidad de recuperación es lo más destacado, con mejores cifras que los motores de gasolina. Se ofrece para la versión de cinco puertas y para el Frontera Sport de dos. En cuanto al motor dos litros de gasolina de 100 caballos de potencia, se ha optimizado y consume ahora un poco menos.

En la suspensión, la novedad es la incorporación de muelles en el eje trasero en lugar de las ballestas; en el eje delantero el recorrido es más largo y se modifica la geometría de la suspensión para mejorar la maniobrabilidad. En la nueva gama se utilizan frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas y se puede montar ABS en opción; también las ruedas son de mayor tamaño.

JAVIER GUTIÉRREZ

A TODO GAS



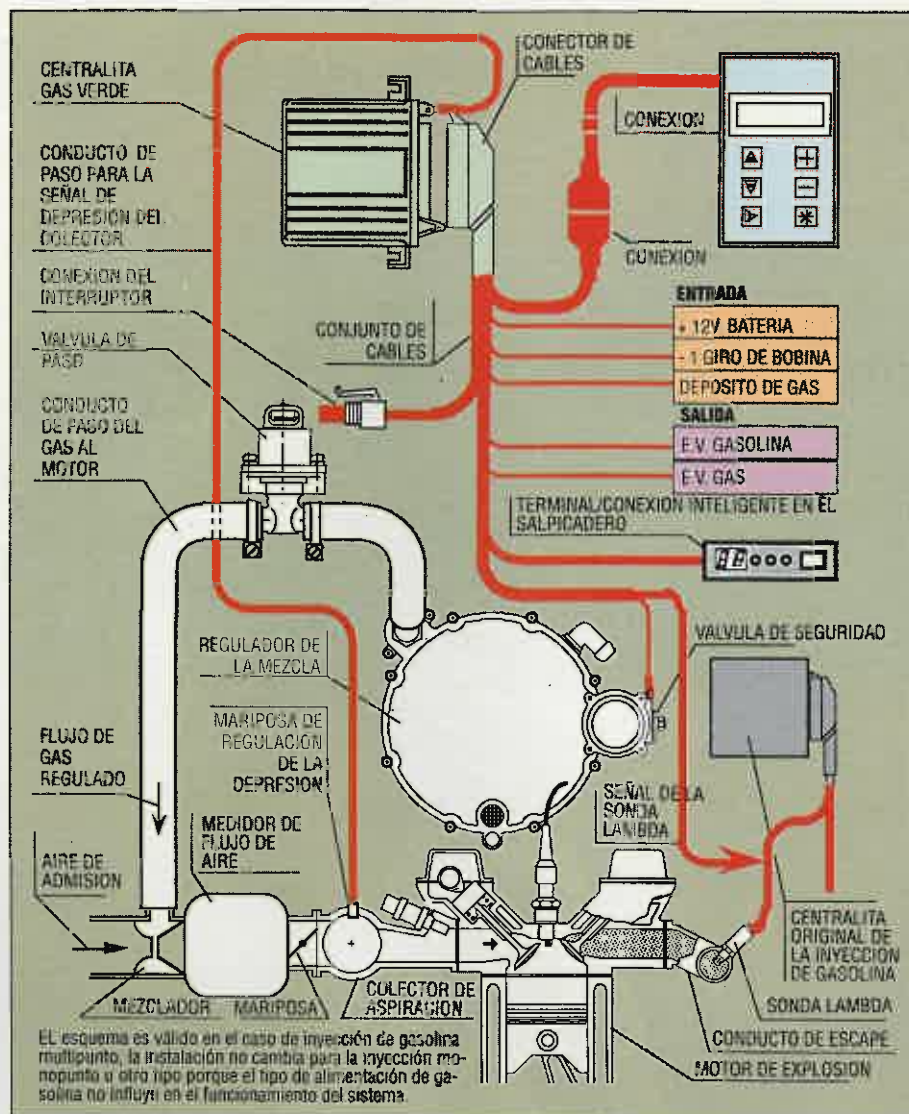
Es el coche producido en serie más potente del mundo. Los 650 caballos que desarrolla su poderoso motor de 12 cilindros y 60 válvulas no necesitan una gasolina de elevado octanaje para su funcionamiento. Basta con gas. La velocidad punta es de 350 kilómetros por hora.

MAURO Forghieri, ingeniero que dejó bien clara su valía en la Fórmula 1 y en la actualidad director técnico de Bugatti, ha sido el responsable de un sistema de alimentación por gas para el espectacular motor del modelo EB 110 GT. Una planta matriz de 12 cilindros, con cuatro turbocompresores, culata

de cinco válvulas por cilindro y que en la versión de gasolina desarrolla una potencia de 560 caballos; con la modificación para utilizar gas natural, la cifra aumenta 90 caballos hasta 650, lo que significa que el Bugatti EB 110 GT es el coche de serie más potente del mundo. Sin duda, un dato cuando menos: ★★★

anecdótico que el coche con más caballos no necesite gasolina para su funcionamiento. La principal ventaja para el empleo del gas natural es lógicamente la mínima emisión de gases de escape, que se traduce en unos niveles todavía más bajos que los permitidos por las muy exigentes normas americanas, lo que haría innecesario la utilización del catalizador.

El sistema que utiliza el Bugatti se denomina Ecogas 2000 y permite el uso de gas, tanto G.P.L. como metano, para los motores de combustión interna. La ventaja es que no es exclusivo para coches deportivos o de elevada potencia, sino que se puede incorporar a cualquier motor nuevo o viejo de gasolina, con o sin catalizador, ya que el sistema reconoce automáticamente, gracias a la sonda Lambda, si se trata de un carburador o una inyección electrónica multipunto o monopunto. Así pues, casi todo son ventajas: económico, ecológico, hay grandes reservas, pero quedan las todavía incó-



El sistema Ecogas 2000 desarrollado por el ingeniero Forghieri puede acoplarse a cualquier motor de gasolina, ya sea de carburador o de inyección electrónica.

modas bombonas de almacenamiento del gas.

Con este prototipo se rompe el tópico de que los coches alimentados por gas son lentos. En la pista de Varano, escenario de la prueba, ha quedado bien patente que se puede rodar muy rápido con este combustible. El arranque del motor se realiza con gasolina. De esta forma se evitan los tradicionales problemas de arranque en frío que afectan a los motores alimentados con gases licuados. En cuanto el motor supera las 3.000 vueltas, un dispositivo automáticamente cambia la alimentación sin que el conductor se pueda percatar de cambio alguno en el rendimiento del 12 cilindros. Una vez alcanzada la temperatura de funcionamiento lógica se puede empezar a exprimir las posibilidades del motor. Las prestaciones se mantienen a unos niveles sensacionales. La única diferencia se aprecia a bajo régimen, pero en cuanto se superan las 5.000 vueltas y los cuatro turbocompresores soplan a pleno

pulmón, el Bugatti salta hacia adelante en una poderosa progresión que no cesa hasta que el cuentavueltas llega a la cifra de 8.200. Una de las pocas diferencias entre la utilización de la gasolina o la del gas viene a través del sentido del oído. El sonido de este motor cuando se utiliza el gas como combustible es mucho más sordo. Pierde algo de su tradicional ronquera y parece que se queda enlatado en los cuatro turbocompresores.

Aunque el circuito de Varano no es el lugar más apropiado para establecer récords de velocidad, en la recta de boxes se alcanzaron velocidades de vértigo. Como referencia cabe decir que en el circuito de Nardo se estableció el record en 344,7 kilómetros por hora. Por lo demás, la conducción del Bugatti EB 110 no plantea el más mínimo inconveniente. Es muy manejable y el cambio es rápido y preciso. Este prototipo cuenta con suspensiones de serie, por lo que su rodar mantiene un nivel de confort razonable, aun-

que en las eses de Varano permite un balanceo algo más acusado de lo que nos gustaría. Sin embargo, en las curvas de radio constante, el Bugatti se muestra dócil y noble.

Durante la prueba, al ver lo bien que funciona el coche, casi nos olvidamos de que se trata de un prototipo y que por lo tanto tiene un depósito provisional de poco tamaño y por lo tanto la autonomía es bastante reducida. El indicador de la carga del metano nos avisa de que la prueba está llegando a su fin.

A la vista de estos sorprendentes resultados en una aplicación tan atípica del gas como combustible para automóviles, hay que plantearse seriamente esta alternativa. Hoy en día, el gas para automoción viene a costar un 30 por ciento de lo que cuesta una cantidad equivalente de gasolina y ya se están estudiando sistemas de recarga que permitan dejar de lado las incómodas bombonas.

GIANCARLO PERINI



GAMA JAGUAR XJ

Deportivos de lujo

A finales del año pasado Jaguar desvelaba la más importante modificación en su gama de producto desde que Ford se hizo con el fabricante inglés. Los resultados son evidentes; tecnología, calidad y todo el encanto de las elegantes berlinas británicas.

JAGUAR XJ 3.2 SPORT

VIRTUDES

Facilidad de conducción
•
Confort de marcha
•
Frenada potente y segura

DEFECTOS

Túnel de transmisión voluminoso
•
Barrido del limpiaparabrisas
•
Cambio lento

PRECIO: 6.750.000 PTAS.

JAGUAR 4.0 SOVEREIGN

VIRTUDES

Equipamiento completo
•
Confort de marcha
•
Iluminación potente

DEFECTOS

Precio elevado
•
Barrido del limpiaparabrisas
•
Túnel de transmisión voluminoso

PRECIO: 9.300.000 PTAS.

JAGUAR 4.0 XJR

VIRTUDES

Rendimiento del motor
•
Iluminación potente
•
Facilidad de conducción

DEFECTOS

Precio elevado
•
Consumo elevado
•
Túnel de transmisión voluminoso

PRECIO: 9.950.000 PTAS.

Motor 16
Prueba



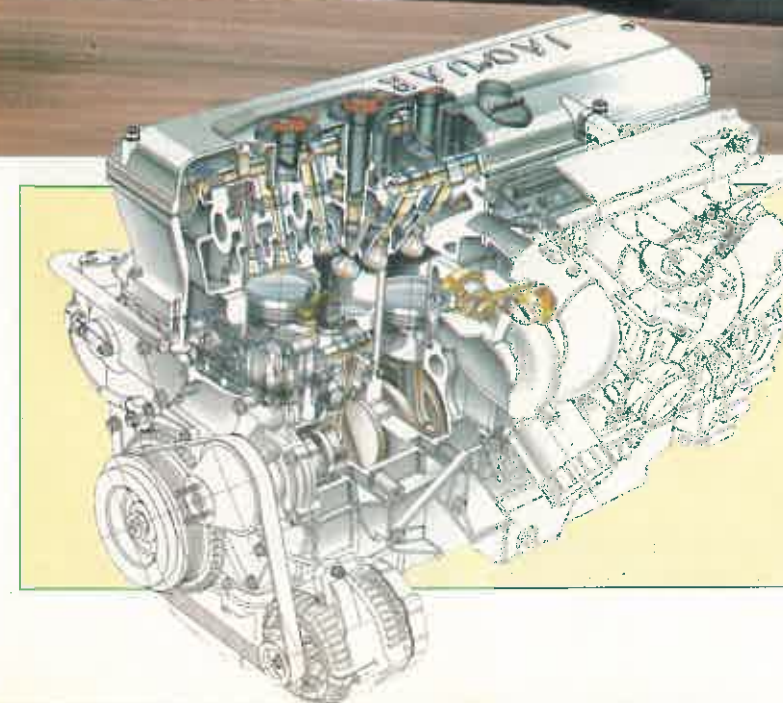
DISEÑO	★★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★
PRECIO	★★★

HABLAR de Jaguar es hablar de una larga tradición en la fabricación de automóviles, tanto deportivos como de gran lujo. El nuevo impulso que la entrada de la multi-

nacional americana Ford ha dado a la compañía se deja notar en todos los aspectos, incluido el producto, pero sin que por ello los míticos coches ingleses hayan perdido nada del *glamour* que siempre los ha caracterizado. En estas páginas probamos las tres versiones que comprenden el núcleo de la gama XJ.

Al analizar la nueva gama es inevitable hacer referencias a los anteriores modelos, ya que, si bien en apariencia estos Jaguar resultan prácticamente iguales que sus pre-

decesores, lo cierto es que los cambios se han realizado en profundidad. En primer lugar hay que aplaudir el cambio estético que ha supuesto la recuperación del doble faro delantero, que además confiere una excelente iluminación, y el capó abombado, en detrimento de los grandes faros rectangulares de antaño. Las fuertes inversiones realizadas en los procesos productivos, así como las nuevas formas de hacer impuestas por el nuevo socio han dado sus frutos en forma de



una calidad de acabado acorde con el precio y la categoría del coche.

A pesar de los años que tiene esta línea, sigue siendo un coche que hace volver las miradas con admiración, en particular si se conduce alguno de los modelos pintado con los nuevos y atrevidos colores.

Los coches probados han sido un 3.2 Sport, versión que, según los responsables de la marca en España, es el caballo de batalla en cuanto a ventas, un 4.0 Sovereign y el espectacular XJR. El primero ♦♦♦

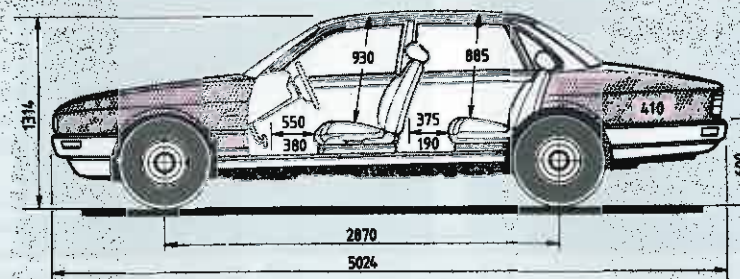
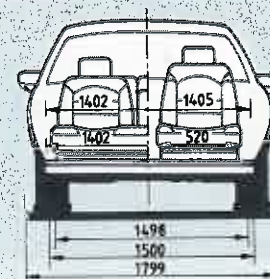
de ellos es el más equilibrado de todos. Si bien los 219 caballos pueden parecer justos para mover 1.800 kilos, lo cierto es que el rendimiento de este motor sorprende. Aunque la unidad probada rondaba los 5.000 kilómetros, estamos seguros que el motor todavía no daba lo mejor de sí mismo. En su acabado Sport se dispone de una suspensión ligeramente rebajada, así como unos tarados de amortiguación y de barras de torsión más firmes. Esto confiere al coche una agilidad sorprendente. Tal vez el único punto en el que no estamos totalmente de acuerdo es en lo apropiado del neumático, ya que parece que la elección de un perfil 55 en los enormes Pirelli P6000 es más una cuestión estética que dinámica. En cualquier caso, el Sport es un coche para disfrutar conduciendo. En esta versión no se dispone de dos programas en el cambio de marchas, lo que obliga, en algunos casos, a tener que pisar a fondo el acelerador para conseguir que éste reaccione con la prontitud deseada. Por su parte, el motor 4.0 ofrece algo más de soltura en recuperaciones y en velocidad punta. Así mismo, los consumos también son más elevados pero en términos generales la diferencia de precio entre la versión 3.2 y la 4.0 no se puede justificar por el incremento de rendimiento, ya que éste es tan sólo algo mejor. En donde sí se nota una diferencia es en el funcionamiento del cambio automático. Aunque los tres modelos cuentan con cambios automáticos de cuatro velocidades, en los motores 4.0 se cuenta con programa sport o normal. En el primero las reacciones del cambio ante las sollicitaciones del acelerador son inmediatas, cosa que no sucede en el 3.2, que no cuenta con esta posibilidad. Por último hay que hablar del XJR, un coche muy peculiar en todos sus aspectos. Para conseguir su potencia, 326 CV, se ha recurrido a un compresor volumétrico que ha permitido conseguir un par digno de una cabeza tractora; nada más ni nada menos que 52 mkg. a 4.000 vueltas. Esto hace que las aceleraciones, y sobre todo las recuperaciones, hagan pegarse al asiento a los ocupantes. El XJR monta de serie un control de tracción que actúa sobre los frenos y, en última instancia, sobre el acelerador. Este siste- ◆◆◆



El diseño interior es prácticamente igual en todos los modelos de la nueva gama de Jaguar. El salpicadero de la foto superior corresponde al 4.0, que se diferencia del 3.2 por el color de la madera, mientras que en el centro aparece el cuadro del XJR.



MEDIDAS



3.2 SPORT

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas lateral accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.239 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91,0 mm. Carrera: 83,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 219 CV(161 Kw) a 5.100 rpm. Par máximo: 32,1 mkg (315 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

Propulsión a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro marchas. En 4ª a 1.000 rpm: 40,9 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 12,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de doble triángulo montada sobre elementos elásticos. Amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de doble triángulo. Amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 225/55 ZR 16. Llantas de aleación de 8 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.800 kg. Capacidad del depósito de combustible: 81 l.

4.0 SOVEREIGN

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas lateral accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.980 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91,0 mm. Carrera: 102,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 249 CV(183 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 40,0 mkg (392 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

Propulsión a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro marchas. En 4ª a 1.000 rpm: 45,3 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 12,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de doble triángulo montada sobre elementos elásticos. Amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de doble triángulo. Amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 225/60 ZR 16. Llantas de chapa de 7 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.800 kg. Capacidad del depósito de combustible: 81 l.

XJR

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas lateral accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.980 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91,0 mm. Carrera: 102,0 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 326 CV(240 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 52,2 mkg (512 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto y compresor volumétrico. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION

Propulsión a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro marchas. En 4ª a 1.000 rpm: 48,5 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 12,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de doble triángulo montada sobre elementos elásticos. Amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de doble triángulo. Amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 255/45 ZR 17. Llantas de aleación de 8 x 17 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.875 kg. Capacidad del depósito de combustible: 81 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	3.2 Sport	4.0 Sov.	XJR
CIUDAD			
A 29,1 km/h de promedio	14,8	15,7	15,9
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	10,3	10,6	11,2
En conducción rápida	18,5	19,3	22,1
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	12,1	12,4	12,9
A 140 km/h de cruceo	13,9	14,4	15,0
CONSUMO MEDIO POND.			
Libros 100/km	13,2	13,8	14,2
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	565	535	520

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	3.2 Sport	4.0 Sov.	XJR
Km/h	219	223	242
ACELERACION (seg.)			
400 m salida parada	17,1	16,5	15,7
1.000 m salida parada	31,2	29,5	28,2
De 0 a 100 km/h	9,7	8,7	7,7
Recorriendo (metros)	158	135	126
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en 4ª	15,1	14,0	13,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	-	-	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,3	27,4	26,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-	-	-
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,4	5,5	5,3
recorriendo (metros)	171	154	148
De 80 a 120 km/h en 5ª	-	-	-
recorriendo (metros)	-	-	-

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO	3.2 Sport	4.0 Sov.	XJR
A 60 Km/h:	13,9	15,9	14,2
A 100 Km/h:	40,1	46,3	43,5
A 120 Km/h:	60,4	67,4	65,9

SONORIDAD

Medidas en Db	3.2 Sport	4.0 Sov.	XJR
Al ralentí:	45,0	45,8	45,6
A 60 Km/h:	57,0	57,8	57,5
A 90 Km/h:	61,3	62,0	62,9
A 120 Km/h:	67,5	68,2	68,8
A 140 Km/h:	68,9	69,5	70,2
A tope	75,2	75,4	78,5

COMPRADOR

Importador: Jaguar Hispania, S.A. Complejo Ática 7, Edificio 3. Avda. de las Dos Castillas, 33. 28233 Madrid. Teléfono: (91) 352 97 06. **Red de postventa:** 13 puntos en toda España. **Garantía:** Tres años ó 100.000 kilómetros sobre piezas y mano de obra

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	3.2 Sport	4.0 Sov.	XJR
Cuentavueltas	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador de carga batería	NO	NO	NO
Ordenador de abordo	SI	SI	SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Mando a dist. apert. puertas	SI	SI	SI
Elevallas eléctricos del.	SI	SI	SI
Elevallas eléctricos tras.	SI	SI	SI
Retrovisores reg. a distancia	SI	SI	SI
Volante regulable	SI	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI
Asiento post. partido	NO	NO	NO
Apertura del. maletero desde el int.	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI	SI
Climatizador automático	SI	SI	SI
Salida de aire plazas post.	SI	SI	SI
Techo solar	OP	OP	OP
Llantas de aleación	SI	OP	SI
Lavafaros	SI	SI	SI
Limpia luneta post.	NO	NO	NO
Faros antiniebla	SI	SI	SI
SEGURIDAD			
Airbag conductor	SI	SI	SI
Airbag acompañante	SI	SI	SI
Pretensor cinturones	SI	SI	SI
Asiento para niños	NO	NO	NO
Reposacabezas traseros	SI	SI	SI

OPCIONES: 3.2 Sport. Diferencial autoblocante: 52.000 ptas. Techo solar eléctrico: 215.000 ptas. Asientos eléctricos: 248.000 ptas. Pintura metalizada: 141.100 ptas. 4.0 Sovereign. Diferencial autoblocante: 52.000 ptas. Techo solar eléctrico: 215.000 ptas. Tapicería ribeteada: 75.300 ptas. Tapicería crema: 96.500 ptas. Pintura metalizada: 141.100 ptas. Control de tracción: 245.000 ptas. XJR. Techo solar eléctrico: 215.000 ptas. Pintura metalizada: 141.100 ptas. Tapicería crema: 96.500 ptas.

ADQUISICION

3.2 Sport: FINANCIACION. Entrada mínima: 675.000 ptas. Plazos: 48 de 173.747 ptas. Precio final aplazado: 9.014.876 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 56,87 ptas/km. Coste financiero: 111,32 ptas/km. Coste por km. Total: 168,19 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 474.432 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. **4.0 Sovereign FINANCIACION.** Entrada mínima: 930.000 ptas. Plazos: 48 de 239.385 ptas. Precio final aplazado: 12.420.496 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 69,58 ptas/km. Coste financiero: 153,37 ptas/km. Coste por km. Total: 222,95 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 627.940 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. **XJR: FINANCIACION.** Entrada mínima: 995.000 ptas. Plazos: 48 de 256.177 ptas. Precio final aplazado: 13.288.595 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 74,94 ptas/km. Coste financiero: 164,09 ptas/km. Coste por km. Total: 239,03 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 667.070 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años con más de dos años de antigüedad.



Los tres motores de la gama Jaguar están realizados sobre la misma base. El del 3.2 Sport (izquierda), el del 4.0 Sovereign (centro) y el del XJR (derecha). Son mecánicas suaves y a la vez potentes, con las más modernas aplicaciones electrónicas.

ma resulta imprescindible, en particular sobre suelo mojado, pero tiene un funcionamiento un tanto violento, por lo que las primeras veces que entra en acción llega a sorprender al conductor.

Para manejar las enormes posibilidades de este motor, el bastidor del XJR ha sido convenientemente adaptado. Para empezar unos enormes Pirelli PZero de 255/45 montados sobre llantas de 17 pulgadas permiten que no se derroche nada de esa potencia. Suspensión rebaja-

da, barras estabilizadoras de mayor diámetro y unos amortiguadores más firmes rematan la faena. El resultado es bueno, pero tiene sus inconvenientes, ya que es un coche en el cual se pierde algo del confort de marcha que caracteriza a los otros dos modelos y requiere una mayor atención a su conducción, ya que resulta infinitamente más sensible a las irregularidades del asfalto. Mientras se rueda por una autopista en buen estado no hay el más mínimo problema, pero si sobre la ca-

rrera aparecen rodadas o baches, éstos se transmiten al conductor en forma de ligeros cambios de dirección que el conductor debe corregir. Por último, en lo que al XJR se refiere, hay que hacer mención al consumo. Este resulta extremadamente sensible al uso. Las cifras pueden oscilar desde un poco más que la versión 4.0 atmosférica, hasta un auténtico disparate si se expresan los 326 caballos. En una conducción rápida, pero dentro de un orden, la cifra de consumo se puede ♦♦♦



Sin duda, el equipamiento de los Jaguar es sobresaliente. El ordenador de abordo se maneja con el mismo mando de las luces y sobre el retrovisor central hay un práctico alojamiento para unas gafas de sol. La típica disposición de la palanca de cambio con recorrido en J sigue siendo la más fácil de usar.





mantener en torno a los 16-18 litros cada cien kilómetros.

Cualquiera de estos tres coches se conduce con gran facilidad, a pesar de sus grandes dimensiones. El doble faro permite una excelente iluminación incluso rodando a alta velocidad. Sin embargo, el limpia-parabrisas, de un solo brazo, sigue siendo insuficiente. Deja una zona muy grande sin barrer y en cuanto se rueda deprisa no llega a ejercer la presión suficiente sobre el cristal.

En el interior de los Jaguar uno se encuentra como en casa. La posición al volante es buena. Tan sólo algunos ruidos aerodinámicos a alta velocidad enturbian el excelente confort de marcha. El asiento se

puede regular en altura, así como el volante. Detrás nos encontramos con un espacio para las piernas suficiente, pero sin más. Además en el centro hay un enorme túnel de transmisión que prácticamente condena el uso de dicho asiento a sólo dos personas.

Donde se ha ganado una barbaridad respecto al anterior modelo es en el maletero. Este tiene ahora la rueda de recambio en el suelo, lo que ha permitido unas formas más regulares y aprovechables.

Como comentábamos al principio, la calidad de acabado es buena, y el equipamiento no tiene lagunas. Todos los XJ cuentan con el doble air-bag, climatizador automático, orde-

nador de abordaje y todo un sinfín de elementos que en otras marcas, Mercedes o BMW, suponen un buen pico en opciones.

Si en la compra de cualquier coche el factor emocional es algo muy importante, en los Jaguar lo es mucho más, ya que pocos coches conservan una personalidad tan fuerte. Pero además hay que tener en cuenta la excelente relación entre la calidad, el equipamiento y el precio, en particular en las versiones 3.2, que ofrecen prácticamente lo mismo que las altas de gama por un precio sustancialmente más bajo

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



El confort.



Grupo Barro - Testa

Lancia Dedra desde 1.946.000* ptas. Para viajar siempre en una atmósfera ideal. Para sentirse cómodo y protegido de cualquier inclemencia exterior. Para disfrutar de un confort fuera de serie. Para llegar siempre a su lugar de destino fresco y relajado. Por algo es un Lancia.

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

Confort: Asientos tapizados en Alcantara®, climatizador, maderas nobles, mandos ergonómicos.

Prestaciones: Árboles 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

Una pequeña lección de economía

ROVER 115 SD

La alianza anglo-francesa sigue dando unos resultados excelentes.

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

El desembarco aliado del año pasado, bajo forma de Rover Serie 100 con mecánica diesel PSA, se ha continuado con la adopción del nuevo motor XND 1.5 en lugar del 1.4 anterior. La ganancia en cuanto a potencia se traduce en unos seis caballos de más que, aunque no parezcan muchos a priori, sí dotan al pequeño diesel de renovados bríos y, sobre todo, de una sustancial mejora en los consumos, ya de por

ROVER 115 SD

VIRTUDES

Bajos consumos
Diseño atractivo
Acabados de calidad

DEFECTOS

Sonoridad en frío
Opciones escasas
Suspensión seca

PRECIO: 1.521.000 PTAS.

Motor 16
Prueba



Elegancia y calidad, no siempre presente en los coches más pequeños, distinguen los interiores del nuevo Rover 115 SD. La calefacción podría ser algo más potente.



Asientos amplios y cómodos, tapizados en vistosas tapicerías inglesas del tipo «Hatchings». El portacintas y la guantera se agradecen en el pequeño habitáculo.



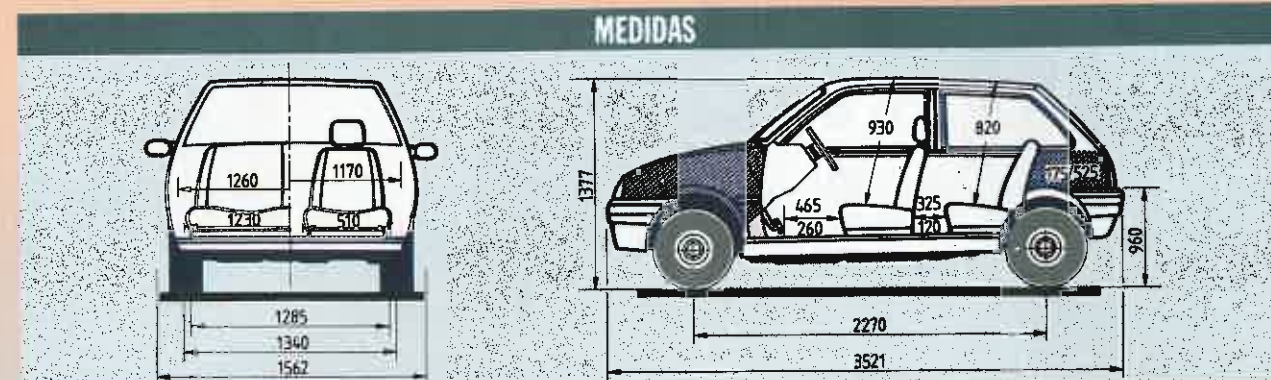
sí parcos en la versión 114 LD. Exteriormente, el 115 SD gana una nueva pose beneficiándose del acertado estilo renovado de la Serie 100. El frontal inspirado en los modelos grandes de la marca es ahora mucho más elegante y el anterior resulta muy anodino a su lado. Sin lugar a dudas, los tableros de dibujo de Rover han hecho un trabajo excelente de rejuvenecimiento en este coche de originales planteamientos estéticos.

El orgullo británico ha dotado a los nuevos Rover 100 de unos interiores de lo más elegante en su segmento, con apliques de madera en el salpicadero y en las puertas para la versión GSi. Un detalle que crea una atmósfera de exclusividad que no tiene por qué estar reñida con el segmento más económico. Sin opciones posibles en la versión anterior, ahora se ofrece el airbag y la pintura metalizada, poca cosa pero que ya encarece de forma significativa el millón y medio del precio base. Precio que se sitúa en la línea de su rival más directo, el Citroën AX 1.5 D First y sensiblemente por debajo del más caro Peugeot 106 1.5 D Long Beach, pese a que comparte con ambos el mismo motor.

Motor que se revela como el más eficaz de su clase, con perfecto aprovechamiento de la potencia y respuesta suficiente como para afrontar la carretera sin complejos. Algo ruidoso en frío y con cierta rumorosidad a velocidad de crucero, devora los kilómetros manteniendo sin problemas cruceros de 130 kilómetros por hora. El único límite a sus ganas de rodar lo marcan los 800 kilómetros largos de autonomía del depósito.

En cuanto al comportamiento del nuevo Rover 115 SD vale lo dicho en su día para el 114 LD. Es decir, ágil y vivaracho, aunque adolece sin embargo de cierta brusquedad en la suspensión debido a su sistema exclusivo Hydragas.

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza, accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.527 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 77,0 mm. Carrera: 82,0 mm. Compresión: 23 a 1. Potencia máxima: 58 CV (42 kW) a 5.000 rpm. Par máximo: 9,7 mkg (95 Nm) a 2.250 rpm. Alimentación: Inyección mecánica. Combustible: gasóleo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,71 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,37 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,97 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,74 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,52 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera y piñón. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENO

Delanteros: Discos (240 mm de Ø). Traseros: Tambores (180 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo horquilla oscilante con reguladores Hydragas interconectados. Trasera: Independiente de brazos tirados con reguladores Hydragas.

RUEDAS

Neumáticos: 155/65 R 13. Llantas de acero de 4,5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 850 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 35,5 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	155,3
Km/h	
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	19,7
1.000 m salida parada	37,3
De 0 a 100 km/h	15,1
Recorriendo (metros)	264
RECUPERACIÓN	
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	18,44
recorriendo (metros)	530,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	33,5
recorriendo (metros)	972

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29,8 km/h de promedio	5,7
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	3,9
En conducción rápida	6,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,3
A 140 km/h de crucero	5,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	5,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	682

FRENO

A 60 Km/h: 16,6 m. A 100 Km/h: 51,1 m. A 120 Km/h: 73,4 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 55,3 dB. A 60 Km/h: 62,0 dB. A 90 Km/h: 67,1 dB. A 120 Km/h: 72,4 dB. A 140 Km/h: 76,5 dB. A tope: 79,3 dB.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Pintura metalizada: 21.500 ptas. Airbag del conductor: 60.000 ptas.

COMPRADOR

ROVER. Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo, 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en España.

KIA SPORTAGE

Algo más que otro coreano

Kia ha sido el último de los grandes fabricantes coreanos en asomarse a la escena española. Pero no por esto lo hace con menos empuje. Su modelo estrella, el Sportage, está llamado a ser uno de los coches de moda de esta temporada.

UNA marca más viene a sumarse al concurrido mercado español. Se trata de Kia, un fabricante coreano con 50 años de experiencia en la producción de automóviles y con una saber hacer heredado de marcas del nivel de Mazda y Ford, con las cuales mantiene estrechas relaciones. Los planes del importador en España son muy ambiciosos y encajan perfectamente con el desarrollo que va a tener la marca ♦♦♦

El Kia Sportage ya se vende en España y está llamado a ser el coche de moda.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0	2.0 16V
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea.	4 en línea.
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.
Compresión	8,6 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	99 cv/5.000	135 cv/5.300
Par máximo / r.p.m.	16,0 mkg/2.500	17,8 mkg/4.700
TRANSMISIÓN		
Tracción	Engranable a las 4 ruedas.	Engranable a las 4 ruedas.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
DIRECCIÓN Y FRENO		
Sistema	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/tambor.	Discos/tambor.
SUSPENSIÓN		
Delantera	Independiente.	Independiente.
Trasera	Eje rígido.	Eje rígido.
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.493	1.513
Largo/ancho/alto (mm)	4.245/1.730/1.650	4.245/1.730/1.650
Capacidad del depósito (l)	60	60
Volumen del maletero (l) (13/5p)	-	-
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	15,4	13,6
Velocidad Máxima (km/h)	147	168
Consumo Urbano (l/100 km)	13,5	13,0
A 90 km/h (l/100 km)	9,3	8,5
A 120 km/h (l/100 km)	12,5	11,9



El Sportage puede alojar cinco adultos y además puede con todo su equipaje. El aspecto externo se aleja del tradicional de los todoterreno más duros y se aproxima al del turismo convencional.



El maletero y la rueda se abren desde el interior



AL VOLANTE

Aunque parece pequeño, el Sportage mide más de cuatro metros de largo y 1,7 metros de ancho.



en los próximos años. Inicialmente la actividad comercial se abre con el modelo Sportage, un simpático todoterreno muy ciudadano y de atractiva línea.

El Sportage cautiva desde el primer momento, ya que sus redondeadas formas se salen de lo que suele ser habitual en un todoterreno. Si bien a primera vista parece un coche pequeño, sorprende la generosa amplitud interior del Sportage. La longitud total, incluida rueda de repuesto en el exterior, es de 4,2 metros, lo cual lo sitúa en las mismas dimensiones que un Jeep Cherokee, con la ventaja adicional de contar con una distancia entre ejes de 2,63 metros, lo cual da idea del fenomenal aprovechamiento de las dimen-

siones. Se puede decir que en el diseño del Sportage se han aplicado las tendencias de diseño más modernas, que tienden a situar las ruedas lo más próximas a las esquinas que se puede. El resultado es que en el Sportage se pueden alojar cinco adultos con un excelente nivel de confort y todavía queda por detrás un espacio más que respetable para llevar paquetes. El diseño interior es como el de cualquier turismo, con un equipamiento completo y una calidad cuidada. En este aspecto hay que destacar que Kia fabrica coches para Ford, marca de conocida reputación en todo lo que se refiere a calidad de acabado. En cuanto a equipamiento no falta de nada; elevalunas eléctrico, cierre

centralizado, dirección asistida, volante regulable en altura y todo lo que se puede exigir a un coche moderno y de cierto nivel.

En España, el Sportage se comercializa en dos versiones: 8 y 16 válvulas. La primera de ellas desarrolla 99 caballos, mientras que en la segunda la potencia llega hasta los 135 caballos. Ambos motores comparten el bloque pero se diferencian, básicamente, en la culata y en la gestión electrónica. Este motor es de origen Mazda y ha sido convenientemente adaptado para su utilización en un todoterreno.

En la primera toma de contacto con este modelo hemos conducido la versión más potente. En carretera el Sportage se muestra ágil y segu-

ro. El comportamiento apenas delata la condición de todoterreno del coche. La suspensión independiente delantera confiere una buena precisión de conducción en todo tipo de terreno, mientras que el eje posterior tiene un perfecto guiado que impide que se produzcan reacciones raras cuando el firme se hace irregular. Destaca la posición de conducción. Por lo general en los todoterreno hay que adoptar una posición bastante erguida; sin embargo, en el Sportage se puede mantener una posición relajada sin por ello perder nada de visibilidad. Todo queda bien al alcance de la mano y el cambio de marchas funciona con gran precisión. La tracción es a las ruedas posteriores, engranable me-

dante una palanca en la consola central a las cuatro ruedas. El bloqueo de las ruedas delanteras se realiza automáticamente, y en el eje posterior hay un diferencial autobloqueante para mejorar la motricidad en terrenos muy resbaladizos. Aunque la versión probada no contaba con sistema antibloqueo de frenos ABS, se puede montar como opción.

Evidentemente, el Sportage no tiene nada que ver con los antiguos todoterreno de grandes aptitudes para trialear pero de difícil convivencia. Este coche es, ante todo, cómodo y fácil de conducir. Sus aptitudes para el campo son bastante buenas, pero no es el coche ideal para trialear. Una altura libre inferior de 21 centímetros permite salvar

obstáculos considerables, pero el corto recorrido de la suspensión delantera hace perder rueda con cierta facilidad. Los Sportage son coches difíciles de ubicar en el mercado, ya que no tienen competidores muy directos. Sus precios son razonables, pero no podemos calificarlos de baratos. La versión de ocho válvulas cuesta 2.695.000 pesetas, mientras que el 16V asciende hasta los 2.795.000 pesetas. A éstos hay que sumar 183.000 más si se quiere disfrutar del aire acondicionado. Como no, Kia ofrece tres años o 100.000 kilómetros de garantía sobre piezas y mano de obra, con una red que cubre toda la península.

VICTOR PICCIONE

A Rinspeed se atribuye este «roadster» insólito al más puro estilo yanqui. Rápido y ostentoso, disfrutar de él cuesta nueve millones.

RINSPEED ROADSTER SC-R

ESTETICA DE Rock & Roll



Buscar la más disparatada relación peso-potencia para convertir un coche en un objeto de pura diversión, es un concepto que encuentra muchos adictos en las costas californianas y en los bulevares de Venice. Por esos parajes, los coches híbridos y violentos o los sumamente personales como el Cobra o el Caterham Seven, encuentran más admiradores que las estrellas del celuloide.

Al mismo tiempo, la moda de los años 90 impulsó que esos coches de ensueño tenían que estar equipados con toda clase de comodidades y accesorios, con lo cual, la aportación de múltiples motores eléctricos para ventanillas, capotas y otros elementos, desvirtuaron el concepto primitivo de los superdeportivos, de las...



Sólo se parece a sí mismo y representa el sueño de californianos millonarios amantes del «cross boulevard».



réplicas de míticos modelos y, sobre todo, de los roadster. Junto a esto, las réplicas de legendarios automóviles adquirieron un gran auge y cualquier «birlocho» globero y bien equipado tenía el éxito asegurado entre las mentes que interpretaban así de deformado el amor por el automóvil «sensual».

En este sentido, Franck Rinderknecht, titular de la marca Rinspeed, pasó 20 años de su actividad profesional en personalizar de una forma muy discutible coches de la más alta gama. Al respecto no se pueden olvidar el Bugatti EB 110 Rinspeed y el Dodge Viper, ambos exhibidos en el Salón de Ginebra.

Sin embargo, Rinderknecht se sintió un tanto frustrado al ver que su instinto creador se quedaba en simple retocador de grandes automóviles, y de inmediato puso en marcha el proyecto de realizar un coche totalmente Rinspeed y en concreto un auténtico roadster que respetara los cánones más puros y que devolviera a Suiza el honor de tener un coche de su nacionalidad, ya que Monteverdi había cerrado sus puertas años antes.

Durante tres meses, en la factoría de Zumikon se pergeñó la estructura y la estética del Rinspeed Roadster SC, cuyo proyecto estaba condicionado por la elección del motor. Por razones comerciales y facilidad de suministro, se tomó la decisión de optar por el poderoso propulsor Ford V8 del Mustang, con cinco litros de cilindrada y 220 caballos de potencia. Evidentemente, la estructura del motor condicionó la construcción del chasis tubular entreamado, que se pensó de forma especialmente sólida para soportar las sollicitaciones de la versión SC-R, que consistía en la sobrealimentación del motor por medio de un compresor volumétrico que elevaba la potencia a 305 caballos.

Desde los primeros compases del proyecto, se tuvo presente ♦♦♦



Es indudable que el buen o mal gusto tiene una uniformidad presente en todos los detalles del Rinspeed SC-R.

que el Rinspeed Roadster tenía que ser un coche sustancialmente diferente al Lotus Super Seven, al AC Cobra y al Chrysler Prowler. Su singularidad, aunque discutible, tenía que ser total sin recurrir a la fácil solución del coche mastodóntico. En primer lugar se prescindió de la fibra de vidrio para modelar la carrocería, que se hizo de forma artesanal en chapa de aluminio tratada para soportar las inclemencias climatológicas más extremas. Junto a esto, se optó por incorporar cuatro pequeños faros móviles suministrados por la marca japonesa PIAA y colocados en dos aletas que salían a la altura de la parrilla y en cuyo extremo estaba situado el intermitente.

El voluminoso motor Ford V8 de cinco litros de cilindrada planteó infinidad de problemas a la hora de situarlo en el vano motor que, por cuestiones estéticas, no era tan grande como para albergarlo y al mismo tiempo dejar la accesibilidad mecánica necesaria. Al final, con calzador y una abundante dosis de ingenio, el «Big V eight» del Mustang se ensambló en el Rinspeed Roadster, y junto a él, un sólido cambio manual de cinco velocidades capaz de transmitir a las dos ruedas posteriores, por medio de un diferencial Glison, los 308 caballos de potencia y, sobre todo, los 53 kilogramos de par motor que desarrolla a 3.400 revoluciones por minuto.

En cuanto a las suspensiones, se eligió el sistema independiente con triángulo superior y paralelepípedo con amortiguadores Koni hidroneumáticos. Y respecto a los frenos, en relación a su poder de aceleración se adoptaron discos ventilados con pinzas de aluminio con cuatro bombines.

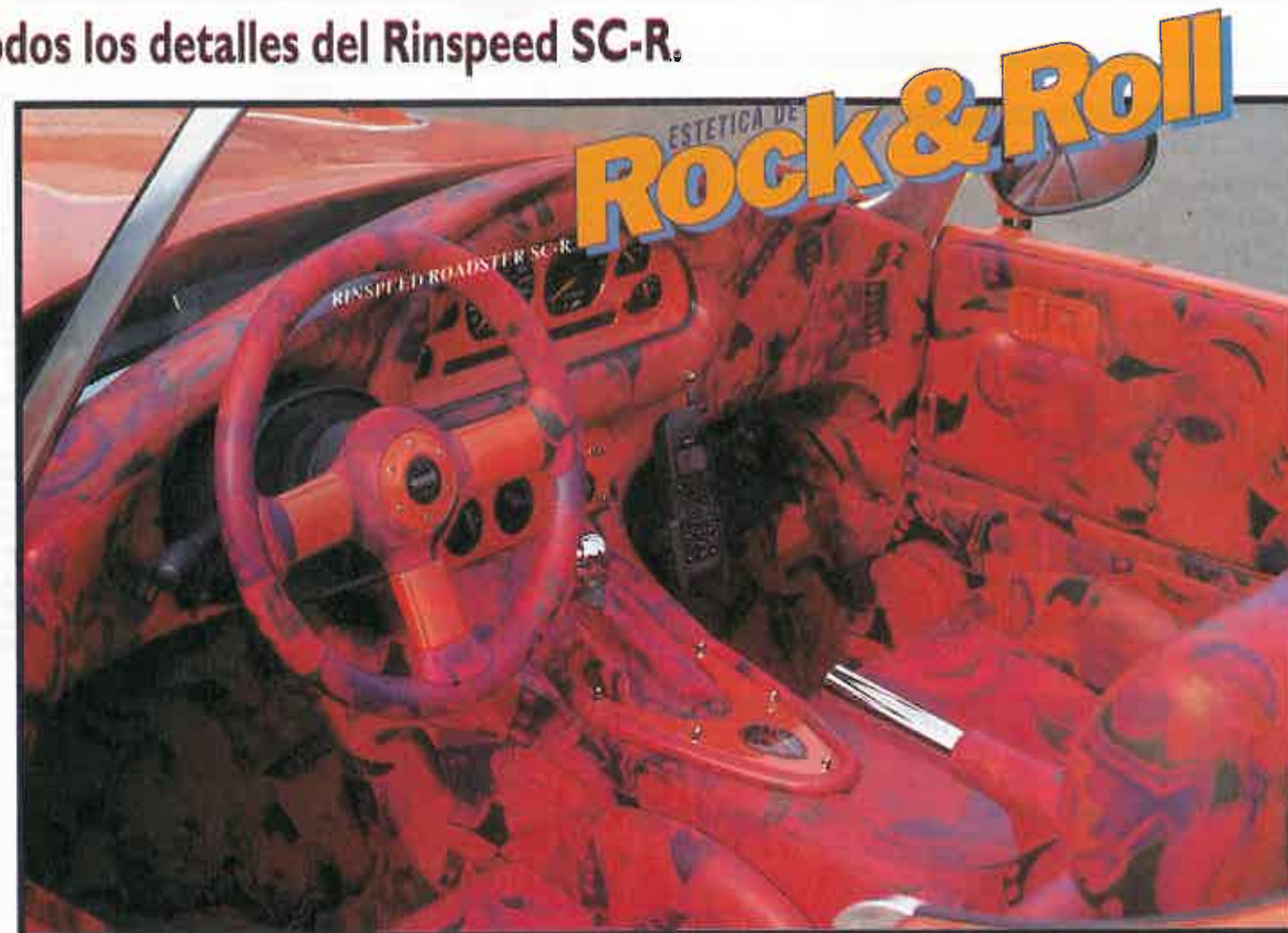
Llegado el momento de perfilar la estética, el Rinspeed SC-R estaba destinado a convertirse en la esencia del roadster en clave californiana a gusto del consumidor. Decorado en un color naranja mango, la forma ovalada y achatada del Rins-

peed adquirió el tono escandaloso deseado, que se corroboró con el interior del habitáculo, más escandaloso, y vivo monumento al mal gusto. La nobleza del cuero empleado para forrar los asientos y los laterales de las puertas sucumbió a la creatividad del diseñador, que lo personalizó con un disfraz «afro» entonado en el mismo color mango de la carrocería. En fin, sin comentarios, ya que la misma pauta se ha empleado con las llantas inspiradas en las de seis palos de Bugatti, que en este caso se han cromado y lucen en el centro el «sagrado» anagrama de Molsheim. Sin embargo, en el habitáculo destaca la peculiaridad del panel de mandos situado en el centro del salpicadero, y llama la atención el manómetro de la presión del aceite y del compresor, colocado en un hueco practicado en el capó y enmarcado por un junquillo cromado.

Evidentemente, el Rinspeed Roadster SC-R es un automóvil comparable sólo a sí mismo y encuentra cierto paralelo en una Harley Davidson Softail del mismo color, fiel a esa filosofía de vida que aprecia lo estridente, busca lo «kitsch» millonario y desconoce la estética del Renacimiento. A pesar de eso, son nueve los millones de pesetas que se precisan para convertirse en el rey del «cross boulevard» californiano o en su doble europeo a los mandos del Rinspeed. Estética aparte, el Roadster SC-R es capaz de alcanzar los 265 kilómetros por hora, recorre los 400 metros con salida parada en tan sólo 12,4 segundos y de 0 a 100 kilómetros por hora tarda 4,4 segundos.

Su finalidad es puramente exhibicionista, es la ostentación en clave roadster disfrazada de color mango que cobra vida con el inconfundible ronquido sordo del motor ocho cilindros yanqui, fiable y tan basto como la estética que le recubre.

GIGI CORBETTA
FOTOS: H. TUCHERER





DAEWOO

Desde esta semana se suma a nuestra lista de precios un nuevo fabricante de automóviles. Se trata de Daewoo una marca de origen coreano que se ha instalado en España hace unas pocas semanas. En un principio se han puesto a la venta dos modelos; el Nexia y el Aranos con un precio muy competitivo. El Nexia, es un modelo idóneo para competir en el segmento medio del mercado, las carrocerías van desde tres a cinco puertas en sus seis diferentes versiones, y cuenta con un motor de 1.498 centímetros cúbicos y se puede elegir culata de 8 o 16 válvulas. El otro modelo de la firma coreana es el Aranos, se trata de una berlina que está situada en el segmento medio alto del mercado y es obra del diseñador italiano Bertone. Esta berlina de tres volúmenes se distingue por tener un buen equipamiento de serie, y está disponible en tres versiones, 1.8 CD, 2.0 CD y 2.0 CDX junto con dos niveles de equipamiento. La versión 2.0 CD incorpora todos los extras posibles, elevalunas eléctricos, airbag y volante regulable en altura, aire acondicionado, ABS, cierre centralizado y reproductor de discos compactos.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
DAEWOO															
Nexia GL 3 pt.	1.467.532	1.498	78	165	7,8	-	425,6	150.000	25.000	-	-	Serie	160.000	80.000	Serie
Nexia GTX 3pt.	1.748.209	1.498	78	165	7,8	-	425,6	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie	Serie
Nexia GL 4pt.	1.626.146	1.498	78	165	7,8	-	448,2	150.000	25.000	-	-	Serie	160.000	80.000	Serie
Nexia GLX 4pt.	1.949.315	1.498	91	178	8,4	-	448,2	Serie	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	80.000	Serie
Nexia GL 5pt.	1.552.321	1.498	91	178	8,4	-	425,6	150.000	25.000	-	-	Serie	160.000	80.000	Serie
Nexia GTX 5pt.	1.902.002	1.498	91	178	8,4	-	425,6	Serie	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	80.000	Serie
Aranos 1.8 CD	1.980.479	1.796	95	180	9,7	-	461,5	150.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	80.000	Serie
Aranos 2.0 CD	2.173.497	1.998	110	190	9,8	-	461,5	150.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	80.000	Serie
Aranos 2.0 CDX	2.347.184	1.998	110	190	9,8	-	461,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	80.000	Serie
DAIHATSU															
Charade TR 1.3i 16V 3p	1.784.536	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	155.031	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Appiauso 1.6 IX 16V 5p	2.405.748	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.367	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Rocky TD Intercooler EL II	1.684.856	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	202.888	39.361	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Feroza EL II 1.6i 16V	2.684.415	1.589	95	150	11,7	9,8	368,5	212.318	27.426	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
FERRARI															
555 GTD	18.626.560	3.495	380	295	4,7	15,9	425,1	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
355 GT5	18.849.920	3.495	380	295	4,7	15,9	425,1	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 Spider	17.792.000	3.405	320	280	5,4	15,6	423,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
456 GT	34.089.000	5.474	442	302	5,2	22,7	473,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
F 512 Testarossa	29.944.463	4.943	440	315	4,7	18,4	448,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
FIAT															
Cinquecento Siena	865.000	704	31	127	28,0	5,2	322,5	-	-	20.000	17.500	17.500	-	-	-
Cinquecento	1.005.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	150.000	20.000	17.500	17.500	-	-	45.000	-
Cinquecento Suite	1.175.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	Serie	20.000	17.500	Serie	-	-	Serie	-
Cinquecento Sporting	1.175.000	1.108	54	150	13,8	6,5	322,5	150.000	20.000	Serie	Serie	-	-	Serie	-
Panda 900 L	979.000	903	41	135	19,5	6,1	347,5	-	-	20.000	17.500	17.500	-	-	-
Panda 4X4 L Trekking	1.500.000	999	51	135	17,5	7,6	347,5	-	-	20.000	17.500	17.500	-	-	-
Uno 1.0 Sting 3p.	1.050.000	1.108	50	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Uno 1.0 Sting 5p.	1.110.000	1.108	50	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-	-
Uno D Sting 3p.	1.240.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-	-	-	-	-
Uno D Sting 5p.	1.300.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-	-	-	-	-
Punto 55 S 3p	1.305.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Punto 55 EL 6 Vol. 3p.	1.417.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0	-	-	20.000	20.000	-	-	-	Serie
Punto 60 SX Selecta 3p.	1.720.000	1.242	60	150	17,5	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto 75 S 3p	1.397.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	-	-	-	-	-	Serie
Punto 75 EL 3p	1.475.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	-	-	20.000	20.000	60.000	-	-	Serie
Punto 75 SX 3p	1.540.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000	-	Serie
Punto 75 ELX 3p	1.607.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto 90 SX 3p	1.710.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto 90 ELX 3p	1.807.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto GT 3p	2.155.000	1.372	136	200	7,9	8,5	377,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto 60 S Cabrio	2.390.000	1.242	60	150	15,0	7,1	376,0	-	-	-	-	-	-	-	Serie
Punto 90 ELX Cabrio	2.720.000	1.581	90	170	12,3	8,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	Serie
Punto 55 S 5p	1.375.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0	-	-	-	-	-	-	-	Serie
Punto 60 SX Selecta 5p.	1.795.000	1.242	60	150	17,5	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto 75 S 5p	1.467.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	-	-	-	-	-	Serie
Punto 75 SX 5p	1.610.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000	-	Serie
Punto 75 ELX 5p	1.677.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000	-	Serie
Punto 90 SX 5p	1.780.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto 90 ELX 5p	1.877.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto TD 3p	1.659.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	-	-	-	-	-	-	-	Serie
Punto TD SX 3p	1.808.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Punto TD S 5p	1.729.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	-	-	-	-	-	-	-	Serie
Punto TD SX 5p	1.878.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
Tipo 1.4 S 3p	1.715.000	1.372	70	181	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	66.000	-	50.000	60.000
Tipo 1.6 SX 3p	2.032.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000	60.000
Tipo 1.8 GT IE 3p	2.256.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	60.000
Tipo 2.0 IE 16V 3p	2.675.000	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	60.000
Tipo 2.0 TDS GT 3p	2.369.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	60.000
Tipo 1.4 S 5p	1.785.000	1.372	70	181	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	66.000	-	50.000	60.000
Tipo 1.4 SX 5p	2.030.000	1.372	70	181	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000	60.000
Tipo 1.6 S 5p	1.900.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000	60.000
Tipo 1.8 SX 5p	2.102.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000	60.000
Tipo 1.7 DS 5p	1.865.000	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	150.000	35.000	-	-	27.000	66.000	-	-
Tipo 2.0 D SX 5p	2.113.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000	60.000
Tipo 2.0 TDS SX 5p	2.347.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	60.000
Tempra 1.4 L	1.840.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Tempra 1.6	1.980.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	-	-	35.000	23.500	23.500	-	-	-
Tempra 1.6 SX	2.215.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	66.000	180.000	58.000
Tempra 1.8 IE SLX	2.435.000	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	60.000
Tempra 2.0 SLX	2.700.000	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	60.000
Tempra 2.0 DS	1.960.000	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Tempra 2.0 DS SX Mare	2.275.000	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	60.000
Tempra 2.0 TDS	2.235.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie	-	-	-
Tempra 2.0 TDS SX	2.585.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	60.000
Tempra 1.8 IE SLX SW	2.695.000	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	60.000
Tempra 2.0 DS SX SW	2.225.000	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie	-	-	-
Tempra 2.0 TD SX SW	2.675.000	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	60.000
Croma 2.0 IE	3.050.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	112.000	145.000
Croma 2.0 IE S	3.645.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	145.000
Croma 2.0 IE 16V	4.150.000	1.995	140	200	10,1	10,0	449,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	145.000



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 G 1.6i Aut.	2.250.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 DTL	2.038.000	1.700	68	164	16,0	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	2.177.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	2.369.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	1.861.000	1.389	82	173	13,5	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.6i 16V	1.961.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.6i 16V	2.078.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.6i 16V	2.153.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.6i 16V	2.290.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 DTL	2.038.000	1.700	68	164	16,0	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	2.177.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	2.369.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.6i 16V	2.015.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.6i 16V	2.132.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.6i 16V	2.544.000	1.799	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	2.275.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	2.578.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.347.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.914.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.111.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	2.818.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	2.865.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.434.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	4.001.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.198.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	2.905.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.615.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.731.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.782.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	4.159.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.859.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.976.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	4.725.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.941.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	5.774.000	2.982	211	240	8,8	10,7	479,0	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	5.989.000	2.982	211	240	8,8	10,7	479,0	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.379.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.134.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	4.883.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.537.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	2.850.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	2.902.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.084.000	1.998	115	195	10,0	6,4	427,8	154.000	33.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.392.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	210.000	44.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.392.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	210.000	44.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.607.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0	210.000	44.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	3.607.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0	210.000	44.000	Serie	Serie	Serie	170.000	62.000	Serie
● Astra G 1.7 TD	4.704.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.957.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.957.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)
● Astra G 1.7 TD	4.957.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	172.000	52.000	Serie	Serie	Serie	172.000	91.000	(4)

Nota: Opción (1): Paquete Confort que incluye elevación eléctrica de los espejos, 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.

PEUGEOT

● 106 KID 1.0 3p	1.235.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 Midnight 1.1 3p	1.471.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	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	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 XT 1.4 3p	1.896.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 Rallye 3p	1.680.000	1.294	100	190	9,3	8,3	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 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	171.400	61.600	Serie
● 106 XS 1.6 3p	2.105.000	1.587	105	195	10,0	8,2	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 KID 1.0 5p	1.305.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 Midnight 1.1 5p	1.541.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 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	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 XT 1.4 5p	1.966.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 XND 1.5 3p	1.562.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 Long Beach 1.5 D 3p	1.536.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 Midnight 1.5 D 3p	1.638.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 XND 1.5 5p	1.632.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 Long Beach 1.5 D 5p	1.601.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 Midnight 1.5 D 5p	1.708.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
● 106 XTD 1.5 5p	1.985.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	Serie	171.400	61.600	Serie
205 Mito 3p	1.373.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie	Serie	112.800	69.500	Serie
205 Mito 1.1 3p	1.443.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie	Serie	112.800	69.500	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	Serie	112.800	69.500	Serie
205 Mito D 3p	1.586.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie	Serie	112.800	69.500	Serie
205 Mito D 5p	1.655.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie	Serie	112.800	69.500	Serie
● 306 XN 1.4 3p	1.796.000	1.360	75	165	14,9	7,1	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 XS 1.6 3p	2.214.000	1.587	90	180	12,9	7,7	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 XT 1.8 Aut. 3p	2.560.000	1.761	103	175	13,6	9,1	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 XS1 2.0 3p	2.529.000	1.998	123	197	10,4	9,0	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 S16 3p	3.115.000	1.998	155	215	9,2	10,0	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 Cabriolet 2.0i	3.924.000	1.998	173	194	10,8	9,3	414,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 SL 1.4 Sedan	1.962.000	1.360	75	165	14,9	7,1	423,2	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 SR 1.6 Sedan	2.210.000	1.587	90	180	12,9	7,7	423,2	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 ST 1.8 Sedan	2.464.800	1.587	90	180	12,9	7,7	423,2	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 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	140.000	69.500	Serie
● 306 XN 1.4 5p	1.922.000	1.360	75	165	14,9	7,1	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 Style 1.4 5p	2.059.000	1.360	75	165	14,9	7,1	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie
● 306 XT 1.6 5p	2.349.000	1.587	90	180	12,9	7,7	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	140.000	69.500	Serie



ROVER

OFERTAS

Hasta finales de año, Rover España pone al servicio de sus nuevos clientes el Plan de cambio/devolución en donde, si en el plazo de 30 días o 1.000 kilómetros recorridos, el cliente no queda satisfecho, le devuelven su dinero o le permiten cambiar de modelo.

Oferta válida en península y Baleares. **Rover 200:** Aire acondicionado gratis hasta finales de Febrero.

Rover Montego: 161.000 pesetas de descuento.



SAAB

La marca sueca ha realizado algunos ajustes en sus tarifas. Estas modificaciones se encuentran principalmente en la gama 900 que ha subido, desde las 42.000 pesetas del modelo 900 2.3 i SE 5 puertas a las 206.000 pesetas del modelo 900 2.0 T SE cabrio. En la gama 9000 aparecen dos nuevas versiones, la 9000 CSI 2.0 Base y la 9000 CDI 2.0 Base, estos dos modelos son los más baratos de la gama 9000.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Clio S 1.4i Sp	1.700.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	185.000	36.000	Serie	Serie	Serie	82.000	-	67.500
Clio iPanema 1.4i Sp	1.865.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	185.000	36.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Clio RT 1.4 Sp	1.995.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	185.000	36.000	Serie	Serie	Serie	-	-	67.500
Clio RT 1.4 Aut. Sp	2.148.000	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	185.000	36.000	Serie	Serie	Serie	-	-	67.500
Clio S 1.8i Sp	1.870.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	185.000	36.000	Serie	Serie	Serie	-	-	67.500
Clio Baccara 1.8i Aut. Sp	2.845.000	1.794	95	180	12,1	9,1	370,9	-	-	Serie	Serie	Serie	165.000	Serie	Serie
Clio RL 1.9 D 3p	1.640.000	1.870	85	161	14,8	5,9	370,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	67.500
Clio iPanema 1.9 D 3p	1.780.000	1.870	85	161	14,8	5,9	370,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	67.500
Clio RL 1.9 D 5p	1.710.000	1.870	85	161	14,8	5,9	370,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	67.500
Clio iPanema 1.9 D 5p	1.850.000	1.870	85	161	14,8	5,9	370,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	67.500
Clio RT 1.9 D 5p	2.000.000	1.870	85	161	14,8	5,9	370,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	67.500
R19 RL 1.2 3p	1.645.000	1.171	60	130	16,0	8,9	416,2	-	-	-	-	-	-	-	73.000
R19 RSI 1.8i 3p	2.450.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	169.000	-	73.000
R19 RSI 1.8i 5p	2.640.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	169.000	85.000	73.000
R19 Cabrio 1.8i	3.280.000	1.794	95	180	10,7	9,1	416,2	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	169.000	85.000	73.000
R19 RL 1.2 4p	1.810.000	1.171	60	150	16,0	8,9	424,8	-	-	-	-	-	-	-	73.000
R19 Driver 1.4 4p	1.935.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	189.000	37.000	-	-	-	-	-	73.000
R19 Driver 1.4 4p	2.100.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	-	-	73.000
R19 Adagio 1.4 4p	2.253.000	1.390	80	165	16,5	7,3	424,8	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	-	-	73.000
R19 S 1.8i 4p	2.140.000	1.794	95	181	10,7	8,9	424,8	189.000	37.000	-	-	-	-	-	73.000
R19 RT 1.8i 4p	2.580.000	1.794	113	192	10,0	9,1	424,8	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	169.000	85.000	73.000
R19 Driver 1.9 D 4p	2.065.000	1.870	85	161	15,7	6,4	424,8	189.000	37.000	-	-	-	82.000	-	73.000
R19 Adagio 1.9 D 4p	2.235.000	1.870	85	161	15,7	6,4	424,8	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	-	-	73.000
R19 S 1.9 DT 4p	2.495.000	1.870	93	183	11,3	8,2	424,0	189.000	37.000	-	-	-	-	-	73.000
R19 RL 1.2 5p	1.810.000	1.171	60	150	16,0	8,9	416,2	-	-	-	-	-	-	-	73.000
R19 Driver 1.4 5p	1.935.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	189.000	37.000	-	-	-	-	-	73.000
R19 Adagio 1.4 5p	2.100.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	-	-	73.000
R19 Adagio 1.4 Aut. 5p	2.253.000	1.390	80	165	16,5	7,3	416,2	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	-	-	73.000
R19 S 1.8 5p	2.140.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	189.000	37.000	-	-	-	-	-	73.000
R19 RT 1.8i 5p	2.560.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	169.000	85.000	73.000
R19 Driver 1.9 D 5p	2.065.000	1.870	85	161	15,7	6,4	416,2	189.000	37.000	-	-	-	82.000	-	73.000
R19 Adagio 1.9 D 5p	2.235.000	1.870	85	161	15,7	6,4	416,2	189.000	37.000	Serie	Serie	Serie	-	-	73.000
R19 S 1.9 DT 5p	2.495.000	1.870	93	183	11,3	8,2	416,2	189.000	37.000	-	-	-	-	-	73.000
R21 TD Manager 4p y 5p	2.645.000	2.068	74	166	12,5	6,4	446,0	177.500	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
R21 TD Manager 5p	2.995.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	177.500	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
R21 Nevada RT Manager	2.690.000	1.721	95	170	11,1	8,8	464,4	177.500	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
R21 Nevada RT Broker	3.315.000	2.165	110	189	10,5	9,8	464,4	-	-	Serie	Serie	Serie	177.500	-	Serie
R21 Nevada RT Manager D	2.810.000	2.068	74	155	12,9	8,7	464,4	177.500	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
R21 Nevada RT Broker DT	3.575.000	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	-	-	Serie	Serie	Serie	177.500	-	Serie
Laguna RN 1.8i	2.410.000	1.794	95	190	13,9	9,4	450,8	195.500	44.000	29.750	29.750	Serie	-	-	Serie
Laguna RT 1.8i	2.635.000	1.794	95	180	13,9	9,4	450,8	195.500	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Laguna RT 2.0i	2.810.000	1.998	115	200	11,9	9,4	450,8	195.500	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Laguna RXE 2.0i	3.150.000	1.998	115	200	11,9	9,4	450,8	-	-	Serie	Serie	Serie	182.000	87.000	Serie
Laguna RXE 2.0i Aut.	3.381.500	1.998	115	190	12,8	10,1	450,8	-	-	Serie	Serie	Serie	182.000	87.000	Serie
Laguna RT 3.0i V6	3.650.000	2.963	170	220	8,6	12,6	450,8	195.500	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Laguna Baccara 3.0i V6	4.900.000	2.963	170	220	8,6	12,6	450,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Laguna RN 2.2 D 12V	2.780.000	2.168	85	175	18,1	7,1	450,8	195.500	44.000	29.750	29.750	Serie	-	-	Serie
Laguna RT 2.2 D 12V	3.005.000	2.168	85	175	18,1	7,1	450,8	195.500	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Laguna RXE 2.2 D 12V	3.385.000	2.168	85	175	18,1	7,1	450,8	-	-	Serie	Serie	Serie	182.000	87.000	Serie
Safrane RN 2.2i	3.550.000	2.165	110	189	11,9	10,0	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	242.000	-	Serie
Safrane RN 2.2 Si	4.175.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	242.000	-	Serie
Safrane RT 2.2 Si	4.855.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Safrane RT 2.2 Si Aut.	5.100.000	2.165	140	196	11,9	11,0	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Safrane RT V6i	5.675.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Safrane RXE V6i	6.820.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Safrane RXE V6i Quadra	7.490.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Safrane Baccara V6i Aut.	8.215.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Safrane Baccara V6i Aut.	10.410.000	2.963	268	250	7,2	12,7	477,4	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Safrane RN 2.1 DT	4.185.000	2.068	90	177	14,9	7,4	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	236.000	-	Serie
Safrane RN 2.5 DT	4.770.000	2.499	115	195	12,9	8,3	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	236.000	-	Serie
Safrane RT 2.5 DT	5.480.000	2.499	115	195	12,9	8,3	473,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Alpine A-610 V6 Turbo	9.155.000	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Espace RN 2.2i Helios	3.335.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	217.500	65.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Espace RT 2.2i	4.060.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Espace RT 2.2i Quadra	4.715.000	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Espace RXE 2.8 V6i	5.375.000	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Espace RXE 2.8 V6i Aut.	5.600.000	2.849	153	190	11,1	13,4	442,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Espace RN 2.1 DT Helios	3.860.000	2.068	88	180	15,0	8,5	442,9	217.500	65.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Espace RT 2.1 DT	4.510.000	2.068	88	180	15,0	8,5	442,9	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie

ROLLS ROYCE/BENTLEY

RR Silver Spirit III	27.578.800	6.750	245	215	9,8	19,9	526,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
RR Silver Spur III	31.498.625	6.750	245	215	9,3	19,9	536,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
RR Flying Spur Turbo	38.310.400	6.750	380	225	7,0	22,7	536,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
S. Spur III Touring Limous.	57.620.000	6.750	245	200	10,8	21,4	598,0	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Corniche IV Convertible	42.937.472	6.750	225	210	10,0	20,6	519,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Bentley Brooklands	24.129.600	6.750	245	215	9,8	20,7	526,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Bentley Brooklands Largo	27.520.000	6.750	245	215	9,8	20,7	536,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Bentley Turbo R	32.299.776	6.750	380	235	6,3	19,8	526,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Bentley Turbo R Largo	35.307.136	6.750	380	235	6,3	19,8	536,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Bentley Continental R	45.269.376	6.750	380	245	6,2	20,0	534,0	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Bentl. Contin. Convert.	41.898.752	6.750	225	210	10,0	20,6	519,6	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie

NOTA: Todos los modelos de Rolls Royce y Bentley incorporan caja de cambios automática de 4 velocidades y gestión electrónica.

ROVER

Rover 111 Si 3p	1.242.000	1.118	60	151	13,7	6,2	352,1	-	-	-	-	-	-	-	60.000
-----------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	---	---	---	---	---	---	---	--------

PRECIOS NUEVOS



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Pollo:

Hasta 80.000 pesetas de descuento al entregar el coche usado con siete 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 de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Conrado 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	400,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie
Passat 2.0i CL	2.930.000	1.984	115	195	11,8	9,0	400,5	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	400,5	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	400,5	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	400,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat VR6 GL	4.010.000	2.792	174	224	8,7	10,6	400,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	Serie	189.000	Serie
Passat VR6 Exclusiv	4.380.000	2.792	174	224	8,7	10,6	400,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat 1.8i TD CL	2.730.000	1.896	75	165	18,0	6,8	400,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie
Passat 1.8i TD CL	3.010.000	1.896	90	178	14,1	5,4	400,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie
Passat 1.8i TD GL	3.270.000	1.896	90	178	14,1	5,4	400,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie
Passat Variant 2.0i GL	3.585.000	1.984	115	190	12,0	9,1	400,5	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	400,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	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.

VOLVO

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	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	Serie
440 Turbo	3.370.000	1.721	120	195	9,0	8,5	431,0	Serie	57.000	Serie	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	Serie
440 GLE 1.9 TD	3.080.000	1.870	90	177	12,6	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	12,6	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	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	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	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	Serie
460 Turbo	3.370.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	57.000	Serie	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	Serie
460 GLE 1.9 TD	3.080.000	1.870	90	177	12,6	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	12,6	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 GT	3.085.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 GT Aut.	3.260.000	1.998	110	185	11,3	9,8	425,8	Serie	57.000	Serie	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	Serie
480 S Aut.	3.560.000	1.998	110	185	11,3	9,8	425,8	Serie	57.000	Serie	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	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	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	Serie
850 GLE	4.195.000	2.435	144	203	10,3	9,7	466,0	Serie	92.000	Serie	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	Serie
850 GLT	4.730.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	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	Serie
850 TS	5.590.000	2.319	225	240	7,4	8,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS Aut.	5.755.000	2.319	225	230	7,7	11,3	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS-R	6.450.000	2.319	240	245	6,9	10,9	466,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS-R Aut.	6.755.000	2.319	240	245	6,9	11,3	466,0	Serie	Serie	Serie	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	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	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	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	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	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	Serie
850 TS S. Wagon	5.750.000	2.319	225	240	7,6	8,6	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS S. Wagon Aut.	5.915.000	2.319	225	230	7,7	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS-R S. Wagon	6.610.000	2.319	240	245	6,9	10,9	471,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS-R S. Wagon Aut.	6.762.000	2.319	240	245	6,9	11,3	471,0	Serie	Serie	Serie	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	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	Serie
940 TD	4.220.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	92.000	Serie	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	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	Serie
940 GLE 2.3i Aut. S. Wagon	3.905.000	2.316	135	180	10,9	11,6	486,0	Serie	92.000	Serie	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	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	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	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	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	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	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	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	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	Serie
960 2.5 24V Prem. S.W.	5.365.000	2.473	170	210	9,7	10,5	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 2.5 24V Prem. Aut. S.W.	5.530.000	2.473	170	205	10,0	10,8	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.225.000	2.922	204	211	9,5	12,2	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

Motor 16 /69

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



AUTOMÓVILES GRAL. ORAA, 63

TEL: 562 06 02-FAX: 562 06 94
MADRID



Aprovechese de nuestra experiencia de más de 10 años importando vehículos de las más prestigiosas marcas al por mayor, aplicada ahora a los compradores particulares.



Mitsubishi 3000 VR4 320 C.V. Nuevo modelo



Ford Probe - Full Equipe



Toyota Land-Cruiser HD-J80



Mercedes SL

BMW 325. 4p. año 93, gris metalizado, cuero, airbag, techo eléctrico, tempomat, equipo sonido, computadora, a matricular, 3.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera Cabrio. Color rojo, asientos deportivos tapizados en cuero, aire acondicionado, radiocasete, perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES E 280. Año 93, sport line, automático, 5 v, tapicería cuero, techo eléctrico, airbag, ASR. Precio: 4.400.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500 SE. Año 92, azul náutico met., cuero gris, doble airbag, techo eléctrico, asientos delanteros eléctricos con memoria, 27.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500 SL. Año 92, doble airbag, ASR, ADS, computadora de rutas, compact disc, asientos eléctricos memoria, climatizador, gris met., cuero negro,

20.000 Km. 9.900.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 380 SL. Año 86, azul met., cuero beige, ABS, aire, llantas, buen estado. Precio: 2.750.000 ptas. Teléfono: (91) 562 06 02.

MERCEDES S 500. Año 94, negro met., cuero negro, F/E, sólo 6.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

SAAB 9000 CD. 4p. año 90, perfecto estado. Precio: 1.750.00 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

MITSUBISHI Eclipse GS. Año 93, 2.000 c.c., 150 CV, immejorable estado, 32.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

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

PONTIAC Firebird. Rojo, año 93, F/E. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

MAZDA 929. Año 93, F/E, perfecto estado, a matricular. Precio:

3.900.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

AUDI 100 S4, 4.2 V8 32 V. Modelo del 94, tracción total, pintura metalizada asientos deportivos, tapicería cuero, climatizador automático, equipo sonido, llantas aleación, airbag, pocos Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 600 SEL. Año 93, plata metalizada, cuero negro, a matricular, full equipo. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 730 I automático. Año 94, nuevo modelo 8 cilindros, sólo estrenado, pintura metalizada, techo eléctrico, tapicería cuero, equipo sonido, 5.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW M3. Año 88, negro metálico, cuero negro, techo eléctrico, llantas especiales, aire acondicionado, computadora. Precio: 1.750.00 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee V8 Limited. Año 93, verde metalizado, 17.000 Km, perfecto estado, a matri-

cular. Precio: 4.500.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

MAZDA MX3. Año 93, aire acondicionado, dirección asistida, elevallas eléctricas, cierre centralizado. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera Aniversario. Año 87, metalizado, techo eléctrico, A/A, tapicería de cuero exclusiva, radiocasete, alarma. Teléfono: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Laredo 6 CIL. Año 94, cambio automático, airbag, radiocasete, A/A, verde metalizado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 4. Año 90. F/E, perfecto estado. Teléfono: (91) 562 06 02.

BMW 525 TDS. Año 93, verde boston metalizado, airbag conductor, techo eléctrico, apoyabrazos delanteros, radiocasete Babaria. Tel: (91) 562 06 02.

FERRARI Mondial Quattrovalvole. Impecable, recién revisado,

año 85, rojo con tapicería beige, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

SE VENDE RENAULT LAGUNA V-6.

Procedente de concurso.
MUY BUEN PRECIO.
Tel: (96) 691 30 95.

HONDA NSX. Rojo, full equipo, año 92, 20.000 Km, ocasión. Teléfono: (964) 25 05 31.

VENDO Toyota V6-3000. Gasolina, matric. junio 93, 22.000 Km, con los extras siguientes: Kit potencia motor 186 Cv en banco; Kit suspensión mayor altura; tanque combustible extra; y mucho más. Precio a convenir. Tel: (968) 78 27 27 (horas de oficina).

COMPRO

LLANTAS DE
RENAULT CLIO
INICIACION.

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

Motor 16

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 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 190 2.5 DI. FE 1993-3.000.000+M
MERCEDES 190 2.5 DI.EXT. 1988-1.750.000+M
MERCEDES 300 D 4 MATIC. 1989-3.400.000
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.DI. 1989-1.400.000+M
BMW M3. 3.000CC.286 CV.1988-2.400.000
AUDI 100 TDI FE 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
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
LANCIA THEMA BY9

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



COVA 81



HOLLIDAY CAR

VEHICULOS KM "0"



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

CREDIT-HOLLIDAY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARCENADO 50
BMW 325 i. Año 91. F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 500 SE. Año 91. Full equipo. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 CE 24V. Año 92. Full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Audi S 2 4. Año 92. F/E. Tel: (91) 416 66 34.

FERNANDEZ BMW
525i. Año 88. extras.

Precio: 2.600.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Volvo
345. Año 90. Precio: 950.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Renault
Espace 2000 TXE. Año 90. Precio: 1.850.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault
21 diesel. Año 89. Precio: 1.250.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford
Fiesta 1.8 diesel. Año 90. Precio: 650.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Citroën
XM 2.0. Año 91. Precio: 1.650.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Citroën
ZX 1.4. Año 91. Precio: 1.050.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Opel
Astra 1.4. Año 91. Precio: 1.150.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault
Express diesel. Año 88. Precio: 650.000 pesetas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Lancia
Thema. Año 89. Ocasión. Precio: 1.400.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

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

FERNANDEZ BMW
524 Turbodiesel. Año 89. Precio: 2.600.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Lancia
Delta 4X4. Año 88. Precio: 1.200.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Seat
Toledo 1.8i. Año 91. Precio: 1.200.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot
106 XN 1.1. Año 93, varios. Precio: 850.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

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

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



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

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

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

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

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

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

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

YAMOVIL Volvo 850 GL
2.5 20V. Año 94, granate met., aut., F/E, 18.000 Km. Garantizado. Tel: 565 20 00.

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

YAMOVIL Pontiac Trans Sport
3.8 V6. Año 94, granate metalizado, aire acondicionado y demás extras. Garantizado. Precio: 3.300.000 ptas. Tel: 565 20 00.

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

ALHAMBRA Disponemos de las mejores oportunidades de mercado de vehículos cero kilómetros en todas las comarcas. Visitenos, saldrá ganando. P^a Delicias, 65. Tel: 528 10 38. P^a 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 vehiculos. Tasación a domicilio y pago contado. Tel: 908 60 58 82.

ALHAMBRA Compra al contado de nacionales e importación, también tasamos a domici-

DESAPARECIDO
FORD ESCORT
NOMADE 1.6 AZUL
METALIZADO M-2905 PZ
TEL: 747 15 06

lio. P^a Delicias, 65. Tel: 528 10 38. P^a Delicias, 100. Tel: 468 46 08.

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

MERCEDES 260 E. Año 91, gris, aire acondicionado, ABS, llantas aleación, radiocasete. Precio: 3.290.000 ptas. Tel: 468 46 08.

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

ANTES de comprar su automóvil, llámame, saldrá ganando. Fernando. Tel: 908 72 64 57.

MERCEDES 300E
24V. Año 90, negro metalizado, ABS, aire acondicionado, llantas, airbag, otros. 3.750.000 pesetas. Teléfono: 468 46 08.

AUDI 100 2.8 V6. Año 92, full equipo. Precio: 3.450.000 pesetas. Alhambra. Teléfono: 528 10 38.

BMW M-5. Año 90, full equipo. 3.450.000 ptas. Julián. Teléfono: 908 60 58 82.

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

FURGON C25 gran volumen. Año 92. Precio: 1.690.000 pesetas. Eduardo. Teléfono: 552 44 07.

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

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

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

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

ARGÜELLES BMW
525 i, 24 V. Año 91, gris metalizado, full equipo. Mes: 75.000 pesetas. Teléfono: 549 64 71.

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

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

ARGÜELLES Citroën
Xantia 2.0 VSX. ABS, aire acondicionado, radio, 23.000 Km. Mes: 57.000 ptas. Tel: 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 ptas. Tel: 549 57 88.

ARGÜELLES Lotus
Elan S2 Cabrio. Año 94, amarillo. Mes: 120.000 ptas. Tel: 549 64 71.

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

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

ARGÜELLES Rolls Royce
Silver Spirit II. Gris metalizado, año 85, 40.000 Km, cuero crema, a matricular. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES Suzuki
Vitara. Techo lona lujo, año 90, 30.000 Km. Mes: 31.000 ptas. Teléfono: 544 35 24.

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

ARGÜELLES Opel
Calibra 2.0 i 16 válvulas. 92, antracita. Mes: 49.000 ptas. Tel: 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 metalizado, perfecto estado. Precio: 2.400.000 ptas. Tel: 413 60 98 (laborables).

Motor 16



Aprovechar otra fuerza

EN su revista nº 584 leí con interés el invento del llamado «Proyecto Mecano». También el mecanismo estabilizador en curvas del Citroën Xantia Activa puede ser un adelanto que en el futuro adoptarán otras marcas.

Todas estas novedades o inventos me recuerdan una idea que nunca he visto comentada ni mucho menos aplicada a un vehículo.

Se trataría de aprovechar la inmensa fuerza de inercia que posee un coche en marcha y que ahora eliminamos frenando y reduciendo. Si esta fuerza la acumuláramos de forma mecánica o neumática (no eléctrica o a volantes de inercia de peso excesivo ya conocido) para añadirla a la necesaria para acelerar cuando nos convenga, ganaríamos una mejor aceleración con menor consumo, menor desgaste de frenos, menor uso del cambio... mayor comodidad.

¿No creen que con los materiales actuales y adelantos electrónicos, que cada día se aplican con mayor difusión a los nuevos modelos, no sería po-

sible aplicar esta idea a la práctica?

MIGUEL VIDAL VILARRUBIA
BARCELONA

Aclaración

UNA vez realizadas las comprobaciones pertinentes tenemos que ponernos de parte de Santano

Automoción S.A. (AUTO-SAN). Debido a un lamentable error de coincidencia de nombres y hechos en una comprobación preliminar (en Plascencia existía un Antonio Sánchez que había comprado un coche de segunda mano), se publicaba la carta de un denunciante misterioso que luego ha quedado demostrado haberse evaporado. En la carta de este aparente perjudicado, publicada por Motor 16 por necesidades de cierre sin tener consigo todos los datos que normalmente exigimos en casos así, se vertían graves acusaciones contra este concesionario VW-Audi por alguien que pretendía dañar su imagen comercial. Una de las misiones de esta publicación es defender los derechos del lector y usuario, pero también reconocer las injusticias. Por ello

nuestras disculpas y nuestro más firme propósito de seguir luchando por lo que a todos nos une, el automóvil.

Discusión familiar

ENTRE mi familia tenemos una pesada discusión a la hora de cambiar el Fiat Tipo 1.8 por un modelo nuevo. A mí me gusta el Rover 420 GTi por su línea y acabado. A mi mujer el Peugeot 306 XSi por su confort y equipamiento y a mis dos hijos el Opel Astra GSi por sus alerones y prestaciones. ¿Con cuál de los tres podré circular más rápido en mojado? ¿Cuál tiene los desarrollos más cortos? ¿Es cierto que está cerca la sustitución del Rover?

EDUARDO PEREZ SANCHEZ
ZARAGOZA

R.- Pues ya que nos

pregunta le vamos a liar un poquito más las cosas. El Astra GSi equivalente al 306 XSi o al Rover que nos comenta ya no existe (era el GSi 1.8 16V. de 125 caballos). Ahora y en tres puertas existe un Sport 1.8i 16V de 115 caballos por un precio de 2.488.000 pesetas y un GSi 2.0i 16V de 150 caballos por 3.037.000 pesetas. Ninguno de los dos se puede



comparar con los modelos que nos propone. El Rover será sustituido a principios del año 96. El 306 es con el que se puede ir más rápido sobre piso deslizante, aunque también habría que tener en cuenta los neumáticos, el tipo de conducción y la carga. El 306 es también el que cuenta con los desarrollos más cortos. Como a fin de cuentas su mujer será la que se lleve el gato al agua, que en este caso se trata de un león, el 306 tiene nuestra total aprobación.

Fire prevention sistem

TENGO la intención de instalar en mi automóvil, un Nissan Sunny 1.6 GR, el sistema de prevención de incendios F.P.S. del que me han llegado óptimas referencias, pero tengo algunas dudas. ¿Cómo puedo estar seguro de que funcionará sólo en caso de accidente? ¿La instalación de este dispositivo no perjudicará en algo al coche? ¿Cualquier taller puede instalarlo adecuadamente?

MANUEL PEÑA
BARCELONA

R.- El diseño y la calibración del sistema FPS, montado de serie en un buen número de vehículos, es muy complejo y preciso debido a los niveles de exigencia y calidad impuestos por el fabricante. El conmutador de inercia sólo debe dispararse tras un accidente, interrumpiendo de inmediato la alimentación eléctrica a la bomba de gasolina, y las pruebas a las que se somete el sistema (ha conseguido el certificado de la Organización Internacional de Normalización ISO 9.000 e ISO 9.002 y se han instalado más de 40 millones de unidades) garantizan que se cumpla este aspecto. Cualquier taller especializado puede montar el sistema, que va provisto de unas detalladas instrucciones y el precio final ya instalado oscila alrededor de las 10.000 pesetas.

¡Pues me voy a Brasil!

AGRADECERIA que me facilitarán la dirección de la fábrica de escarabajos que tengo entendido hay en Brasil.

LUIS FRANCISCO SANCHEZ
MURCIA

R.- El escarabajo fabricado por Autolatina Brasil S.A. en Sao Paulo recibe el nombre de Volkswagen Fusca. Su dirección completa es: Autolatina Brasil S.A., Div. Volkswagen, Rua Prof. Manoelito de Ornellas, 303, 04719 Sao Paulo, Brasil.



OPINION

Coches de cine

No sé si lo habrán advertido pero, últimamente, en las películas USA -ya saben, el 75 por ciento, aproximadamente, de lo generado en las taquillas españolas, y otro tanto de la programación de filmes y telefilmes de las distintas cadenas públicas, privadas, libres o de pago- ya no salen tantos coches americanos. En las últimas películas vistas, el ejecutivo medio - y mucho más el medio alto o el alto sin barreras - conduce, por regla general, un coche europeo. Más o menos lujosos, con mayor o menor potencia, pero europeo. Las gentes del campo, y lo que pudiéramos denominar suburbios, sean éstos de Nueva York o de Chicago, siguen usando coches americanos, aunque en el caso suburbano hay muchas opciones de que el coche sea japonés.

Hasta hace unos años, el coche europeo era, en Estados Unidos, un signo de distinción extrema o de puro esnobismo. No figuraba entre los parámetros de la ostentación conveniente, del lujo al alcance de muchos. Los europeos podían no ser coches con cambio automático y el cambio manual fascinaba, a la vez que les complicaba la vida a los americanos. Recuerden, si no, el caso de aquella señora de San Francisco que demandó a una conocida casa alemana de coches rápidos porque la complicación de su vehículo había provocado -según ella- un accidente. Pero

últimamente, como digo, ya no es sólo el teniente Colombo el que va con su Peugeot descapotable. En «Grand Canyon», Kevin Kline está a punto de ser asaltado por una banda de negros que conducen un BMW de quinta mano, porque a él se le ha estropeado su flamante Lexus y ha de esperar en un barrio poco recomendable de Los Angeles a que llegue la grúa. En «Acoso», a Donald Sutherland, el jefe de Demi Moore y de Michael Douglas, le llevan en un Mercedes. Y en «Pulp Fiction», María de Medeiros, la novia del boxeador tramposo Bruce Willis, tiene un cochecito japonés que, por cierto, conducido por éste, acaba destrozado tras atropellar al temible Ving Rhames y chocar con un poste. Confiando en que no se tratase de una sutil campaña de imagen y relaciones públicas o de un espejismo, consulté al Anfac. La industria estadounidense no produce más que seis millones de coches al año, cuando los USA consumen entre nueve y diez millones. El resto del mercado son coches japoneses fabricados en territorio americano e importaciones, fundamentalmente europeas. Ya se sabe que el cine, si no es la realidad, sí sigue siendo una imagen de ésta. A veces la más clara.

* Jefe de Prensa de Peugeot



Pedro Crespo

THEMA FERRARI O BMW 525i

SE me presenta la ocasión de hacerme con un Lancia Thema 8.32 de segunda mano, del año 1992, con sólo 8.000 kilómetros y en perfecto estado. Por otro lado, tengo la oferta de un BMW 525i a estrenar y no se por cuál de ambos decidirme.

Sé que en su revista han probado los dos vehículos y por eso quisiera que me dieran su opinión. Conozco las prestaciones de Lancia y son impresionantes, pero no sé si como marca estará a la altura del BMW.

FERNANDO ESCOBAR RUIZ
MALAGA

R.- Le va a costar decidirse. El corazón le dicta-



rá decidirse por el Thema con motor Ferrari. Es más rápido, más exclusivo... es diferente. Sin embargo, la razón le aconsejará adquirir el 525i, un valor seguro, más moderno, equilibrado y razonable. En cualquier caso las cuentas no nos salen. Usted no habla de precio pero si dice que el BMW es nuevo, la diferencia de precio podría variar la decisión final. El alemán cuesta nuevo seis millones

y por el Thema (muy bien equipado) no deberían cobrarle mucho más de cuatro millones y medio.

Si disfruta con una conducción deportiva, le emociona llevar un motor firmado por Ferrari y no le importa un consumo alto y una carrocería a la antigua usanza, decídase. Si todo esto le da igual y está acostumbrado a los tracción trasera, el BMW es su coche.

KAWASAKI VULCAN 1.500

VIRTUDES

Acabados
excelentes
•
Motor
potentoso
•
Gran
comodidad

DEFECTOS

Cambio
lento
•
Peso
elevado
•
Frenada
justa

PRECIO: 1.499.000 PTAS.



Motor 16
Prueba

MOTOS

KAWASAKI VULCAN 1500

DESCOMUNAL

Es la moto «custom» más grande del mercado. Sentarse a su manillar supone comulgar con una filosofía muy especial, con un modo muy particular de entender el motociclismo y, evidentemente, implica la seguridad de no poder pasar desapercibido.

CADA uno tiene sus gustos y aptitudes. Yo, lo confieso, siento una debilidad por las motos con alma de carreras. Sean pequeñas o grandes, de asfalto o de fuera-carretera, lo importante es que tengan un corazón ultra-deportivo. Por eso asumo estocicamente las incomodidades de unas rígidas suspensiones, de un asiento duro y pequeño, de una posición que algunos juzgan forzada. Por eso siempre he mirado, seamos sinceros, por encima del hombro, las motos «custom» que, sistemáticamente, me negaba a probar. Esta vez, por circunstancias, no pude zafarme y heme pues sentado en la más grande de todas ellas, la Kawasaki Vulcan. La experiencia ha constituido para mí toda una revelación, puesto que he descubierto unas sensaciones nuevas y desconocidas que me han maravillado.

La culpa de ello la tiene —digámoslo en americano tal como reza en el anagrama del depósito— las 88 pulgadas cúbicas. Esta moto japonesa rezuma sabor americano por sus cuatro costados y, aún es más, los técnicos nipones lo han hecho todo para alimentar la confusión, puesto que la palabra Kawasaki no se resalta en lo más mínimo y en

cambio se ha multiplicado la simbología al más puro estilo yanqui. Y es que es evidente que al fabricar esta moto los técnicos de la marca de Akashi han querido hacer una auténtica Harley-Davidson.



Dos enormes cilindros en V a 50 grados, con un cubicaje unitario de 735 centímetros cúbicos cada uno de ellos, constituyen el poderoso corazón de la Vulcan. No se encuentran aquí sutilezas tecnológicas de alto nivel y tal vez la única licencia sean las cuatro válvulas por cilindro aunque, eso sí, movidas por un único árbol de levas en cabeza. A pesar del generoso aletado de los cilindros, la refrigeración es por agua. El encendido electrónico digital y dos carburadores Keihin de 36 milímetros de diámetro completan.

FICHA TÉCNICA

MOTOR:

2 cilindros en V a 50 grados, 4 tiempos, refrigerado por agua. 4 válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 102 x 90 mm. Cilindrada total: 11.470 c.c. Relación de compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 61 CV a 4.300 rpm. Par máximo 11,5 mkg a 3.300 rpm.

ALIMENTACION:

2 carburadores Keihin CVK 36. Encendido electrónico digital

TRANSMISION:

Primaria por cadena. Secundaria por cardán. Cambio de cuatro velocidades. Embrague hidráulico de discos múltiples en baño de aceite.

BASCUADOR:

Doble cuna en tubo redondo de acero. Horquilla telescópica delantera de 41 mm. de diámetro, 150 mm. de recorrido. Suspensión trasera con basculante y doble amortiguador. 100 mm. de recorrido. Regulable en 5 posiciones de precarga. Freno delantero de simple disco de 300 mm. Trasero simple disco de 270 mm. Pinzas de simple pistón. Neumático delantero: 100/90-19". Neumático trasero: 150/90-15".

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.605 mm. Longitud máxima: 2.435 mm. Anchura máxima: 895 mm. Altura del asiento: 750 mm. Altura máxima: 1.180 mm. Peso en seco: 257 Kg. Depósito del combustible: 16 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	11,8
CARRETERA	
A 120 km/h de cruce	10,4
AUTOPISTA	
Conducción rápida	12,6

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	175
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,8

El enorme motor de dos litros y medio de cilindrada y 1.500 centímetros cúbicos resulta impresionante.



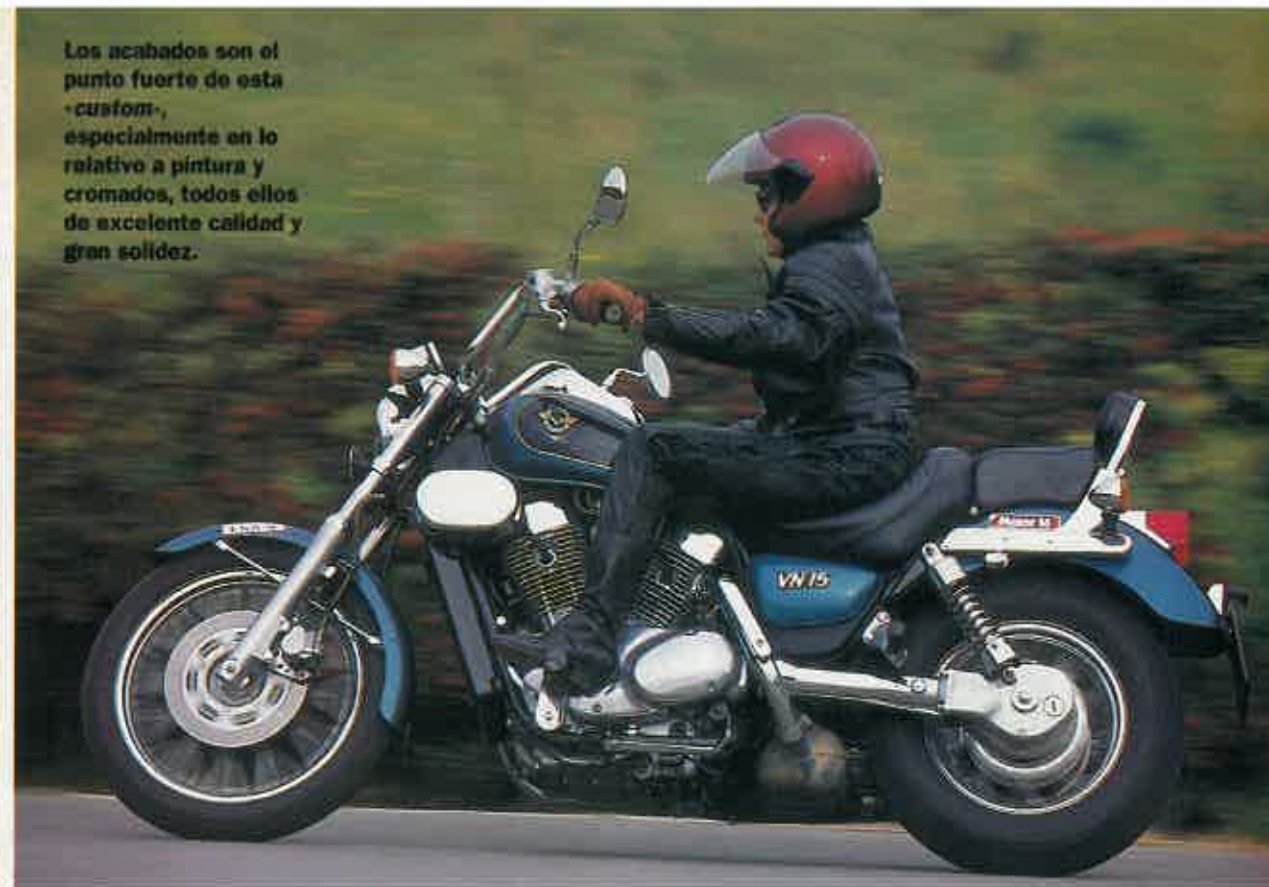
el panorama técnico de este motor, que ofrece una potencia de 61 caballos a 4.300 revoluciones y un par máximo de 11,5 mkg a mil vueltas menos. Es aquí dónde hay que echar mano de los tópicos y decir aquello de que este motor es un auténtico «percherón», que tiene unos bajos de «tractor», etc... El embrague es hidráulico y el cambio de cuatro velocidades; la transmisión por cardán; los frenos, un disco delantero y otro trasero, y las suspensiones, una convencional horquilla delantera y sendos amortiguadores traseros. Digamos por fin que el chasis es un doble cuna en tubo de acero.

Los acabados, especialmente en pintura y cromados, son de muy buena calidad y todo respira un aire de solidez encomiable. En ese senti-

do cabe citar los mandos de las luces, que son metálicos y de excelente tacto aunque hay que reprocharles que carecen de un botón de ráfagas y los intermitentes no se cancelan por simple presión central, sino que hay que volverlos a colocar en su lugar, lo que trae como consecuencia que las más de las veces se enciendan los del sentido contrario. Muy americano, pero incómodo, es que el contacto esté en un lateral, lo que nos obliga a sacar la llave cada vez que aparcamos y reintroducirla luego en la tija de dirección para bloquearla. En cuanto a la instrumentación, es escasa pero, caramba, ¿qué falta hace un cuentarrevoluciones si el régimen no llega a las 5.000 vueltas? El cuentakilómetros con parcial se encuentra encima del faro y uno lo ve ahí enfrente, a lo le-



Los acabados son el punto fuerte de esta «custom», especialmente en lo relativo a pintura y cromados, todos ellos de excelente calidad y gran solidez.



jos, como si fuese la brújula de un navío. Encima del depósito, y siguiendo la más pura tradición Harley de colocar ahí velocímetros o cuentavueltas, los japoneses, más pragmáticos, han situado el medidor de nivel de combustible. Una última sorpresa nos aguarda cuando le damos a la llave de llenado de gasolina, pues tras liberar la tapa aparece el tapón sujeto por una cadena, esa en la más pura tradición del equipamiento de grifería. Por fin el asiento, mullido y cómodo, parece de cuero, pero es en material sintético. Un almohadillado mucho más espartano es lo que se le ha reservado al acompañante, aunque como compensación tiene derecho a respaldo.

El aspecto general es impresionante y espectacular. La moto, grande y pesada, es centro de todas las miradas, la verdad, siempre admirativas. Sentado en el mullido sillín, los pies lanzados hacia delante, —puesto que a ello obligan las estriberas— y asiendo el típico manillar de «cuernos de vaca», uno se siente un reciclado de Peter Fonda.

Pero la caja de Pandora se abre en cuanto se le da al botón de arranque. Primero un sonido metálico y luego comienza el latir del bicilíndrico. La palabra latir es la más apropiada, porque la verdad es que cada pistonada se transmite al conductor produciendo una sensación reconfortante. Muy amortigua-



do por los vistosos escapes laterales, el sonido es grave y aterciopelado. La primera entra con un sonido metálico y con un poco de gas ya podemos lanzarnos al asfalto. Con esta moto todos los esquemas que uno tiene cambian. Aquí no hay que esperar las altas revoluciones para encontrar aceleraciones decentes, aquí se conduce aprovechando el par, es decir, desde abajo y antes de que el motor llegue a su régimen máximo hay que volver a cambiar para de nuevo aprovechar la aceleración a bajo régimen. Ya sé que los hay que se molestarán, pero es como conducir un diesel pero eso sí, mecidos aquí por un bellissimo sonido en lugar del tableteo metálico del motor de gasóleo. En cuanto uno se acostumbra es fantástico sentir esa aceleración a bajas vueltas acompa-

ñada por un «tof-tof-tof» poderoso, seguro, tranquilo. Lástima que el pedal del cambio tiene un muy largo recorrido...

Dinámicamente no puede decirse que la Vulcan sea un prodigio de agilidad, pero sí que resulta mucho más conducible y ágil de lo que a primera vista parece, incluso en la ciudad. Las suspensiones son blandas, pero no hace falta más y así colaboran a ofrecer comodidad. Los frenos son correctos, aunque para el peso de la moto un doble disco ofrecería mayor progresividad que el único que monta. De todos modos la poca sección del neumático delantero sería incapaz de mantener la adherencia si se solicitaran a fondo, con lo cual ya está bien así... Y es que no podemos olvidar que aunque la Kawasaki Vulcan sea capaz de ponerse a más de 170 kilómetros por hora, está pensada para conducir relajado, disfrutando del paisaje, admirando y, ¿por qué no?, siendo admirados. Y todo eso lo consigue ¡de sobra!

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

AGRADECIMIENTO: A la tienda Tot Moto que nos ha prestado la vestimenta de cuero tan adecuada a esta motocicleta. Confeccionadas por ellos mismos, estas prendas tienen un indiscutible sabor americano. c/ Córcega, 378, 08037-Barcelona. Tel. (93) 2074061.

DEPORTE

La idea de construir un ZX para rallyes surgió en Francia. Gracias al apoyo que el Ministerio francés de Juventud y Deportes otorga al automovilismo (en compensación a la prohibición de la publicidad de tabacos), Bernard Beguin encargó a Danni Snoeck el desarrollo de un F2, con el apoyo de Citroën Sport. El coche participó en cuatro carreras, pero el anuncio de la llegada de los kit-car paró su desarrollo. Ahora Citroën Hispania toma el relevo.

Con Piedrafita Sport como eje sobre el que gira todo el desarrollo técnico, se compró este verano una serie de piezas (motor, cambio, suspensiones y frenos) y se montó sobre un chasis preparado en España, con la experiencia de la Copa ZX. Este coche, con Arturo Rial al volante, corrió en dos pruebas del Campeonato gallego, ganando ambas. Luego se fue al Ciudad de Cristal, del Campeonato de España, donde Rial se salió de la carretera después de ir en cabeza.

Hace un mes llegó la decisión definitiva de correr el Campeonato de España y el fichaje de Jesús Puras. Se inicia entonces una carrera contra el reloj para poder llegar a El Corte Inglés, primera prueba del año, en las mejores condiciones posibles, pero siempre conscientes de que se llevan meses de retraso respecto a los dos rivales: el Peugeot 306 y el Renault Clio.

En un corto tramo de carretera próximo a Madrid tuvimos la oportunidad de conducir el ZX, con Julian Piedrafita, creador del coche, a nuestro lado. Con anterioridad, Puras había tenido una toma de contacto, tras la cual se van a introducir las primeras e imprescindibles modificaciones.

En su configuración actual, el ZX tiene unas suspensiones excepcionalmente duras. Es casi inconducible en un tramo con el asfalto deteriorado, como era el caso. El coche no «copia» la carretera, sino que rebota en cada irregularidad, perdiendo el contacto con el suelo. El chasis es excepcionalmente rígido: 1.500 kilos por ángulo de deformación, que es una cifra del nivel casi de un F-1 y muy por encima de los buenos coches de rallyes.

Esta rigidez, combinada con un sistema muy sofisticado de suspensiones y a una geometría perfecta (es una de las virtudes del ZX)...

CITROËN
ZX
de
Rallyes

EL

AGUAFIESTAS

Instrumentación digital Marelli.

Todo ante los ojos del copiloto.

Los relés, interruptores y fusibles, en la consola. Bajo el capó, 225 caballos.



Citroën Hispania ha decidido entrar de lleno en los rallyes. Y lo hace con un coche, el ZX, que estará pronto en condiciones de luchar por la supremacía que ahora mismo ostenta el Clio Williams. Hemos tenido la oportunidad de conducir el coche que Jesús Puras y Alex Romani van a hacer debutar oficialmente dentro de tres semanas.



Los responsables del desarrollo técnico del ZX español sólo tienen diez días para ponerlo a punto e iniciar la temporada en Canarias, en el Rallye El Corte Inglés. A su volante, Jesús Puras y Alex Romani como copiloto.

de base) producen una gran eficacia, pero una elevada complejidad en la búsqueda de los reglajes correctos. Son regulables las caídas, avances, convergencia, altura de la cremallera de dirección, progresividad de los elementos elásticos y de amortiguación. El eje trasero no es el de serie, autodireccional, sino de un tipo diferente, bautizado Paralin, de geometría variable. Como el delantero, el endurecimiento es de progresión variable, con leyes modificables. Es sin duda el mejor sistema de los actuales F2, pero, insistimos, de gran complejidad. Tanto es así que se ha previsto, para los rallies, disponer de varios trenes, con los reglajes ya efectuados, para cambiar todo el conjunto en un tiempo de 10 a 15 minutos.

Que en estos momentos el coche es difícilísimo de conducir es algo que no sólo decimos nosotros, sino en lo que coinciden Jesús Puras y Julián Piedrafita. Quedan por delante diez días de trabajo en los que poner las cosas en orden.

En los otros aspectos queda también bastante por hacer. Lo primero que llama la atención es la palanca del cambio, tan larga que llega hasta diez centímetros del volante. El cambio es de tipo secuencial: empujando la palanca hacia atrás se va subiendo de marchas y, empujando, se reduce. Es rapidísima de funcionamiento y muy eficaz. Sólo tiene el

inconveniente de no saber bien en qué marcha se rueda, pero es algo a lo que tienen que habituarse los nuevos pilotos. Frente a las curvas, hay que mentalizarse en reducir una o dos marchas, no en saber en cuál se va. Puras se encuentra fascinado con el sistema, lo que no es muy habitual en los pilotos ya veteranos.

El motor es bastante potente (225 caballos a 8.000 revoluciones por minuto), pero aún no tiene suficientes bajos para los rallies. Por debajo de 4.500 revoluciones es inutilizable y, aunque la caja de cambios es muy rápida, habrá que bajar hasta 3.500 el régimen de potencia utilizable: algo que no parece difícil para el equipo técnico, (con José Aracil a la cabeza) de Piedrafita Sport.

De frenos, bien; estaba equipado con unas pastillas demasiado duras

para una toma de contacto, con lo que, al no alcanzar las temperaturas óptimas de funcionamiento, obligaban a una excesiva presión sobre el pedal del freno. Por cierto, un pedalier poco habitual en coches de competición: el cambio secuencial hace imposible el «punta-tacón» (al no existir punto muerto), por lo que el pedal del freno está muy separado, apropiado para frenar con el pie izquierdo.

La dirección es rápida, pero el radio de giro es demasiado amplio. Afortunadamente, en competición se utiliza el freno de mano para girar en un pañuelo. Entre este radio de giro y la dificultad de engranar la marcha atrás, las maniobras de cambio de sentido son un suplicio cuando no se está «en carrera».

En definitiva: el ZX está aún bastante «verde», pero este contacto nos ha permitido constatar bastantes cosas. La primera, el buen potencial que encierra; la segunda la meticulosidad y seriedad con que se están llevando a cabo los trabajos de puesta a punto y la tercera, volver a constatar que los rallies se ganan en las semanas previas a las carreras, cuando pilotos y técnicos buscan el mejor compromiso.

Las victorias llegan a quienes más se acercan a este compromiso ideal y, para eso, lo que hace falta es técnica, dinero y talento... ¿En qué orden?

JOSÉ MARIA CERNUDA
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



Si algo llama la atención es la meticulosidad con que se han ensamblado todos los elementos y la cuidada terminación.



MICHELIN ENERGY

El AHORRO es la clave

La tecnología del «neumático verde» de Michelin avanza a pasos agigantados. Ahora llega a España su gama Energy, la nueva generación de neumáticos ecológicos que consiguen economizar combustible sin perder por ello sus cualidades de agarre y duración.

MICHELIN lleva comercializando su gama de «neumáticos verdes» desde mediados de 1991. La principal característica de estos neumáticos ecológicos es que permiten ahorrar combustible en los vehículos que los utilizan, lo que se traduce en una notable reducción de la emisión de gases contaminantes a la atmósfera. De ahí su denominación como «neumáticos verdes» que en los productos Michelin vienen identificados con el anagrama «Green X» y que ahora se completan con la llegada de la nueva gama de cubiertas «Energy» para turismos.

Los Michelin Energy se comercializan con dos tipos de neumático: los Energy MXT, que están disponibles en código de velocidad T (hasta 190 km/h) y los Energy MXV3-A, que tienen el código H (hasta 210 km/h). En principio, los Energy van a convivir con los mismos «neumáticos negros» a los que sustituirán con el tiempo, los conocidos MXT y MXV2, pero su precio no se verá incrementado con



respecto a éstos. La cualidad principal que aportan es una reducción de la resistencia a la rodadura de un 20 por ciento en los MXT y de un 15 en los MXV3-A, lo que se traduce en un ahorro de combustible de hasta un 5 y un 3 por ciento respectivamente en cada tipo de neumático. Y todo ello sin perder las cualidades de adherencia y duración de las que ya hacían gala los neumáticos negros a los que sustituyen. Esta mejora es el resultado de un importante trabajo realizado sobre la arquitectura de la carcasa, para reducir al máximo la deformación del neumático y sobre

MARCANDO LAS DIFERENCIAS

Las principales ventajas de los nuevos «neumáticos verdes» frente a las cubiertas convencionales son:

- Hasta un 20 por ciento menos de resistencia al rodamiento.
- Hasta un 5 por ciento de ahorro de combustible.
- Mantenimiento de adherencia en suelo seco y mojado y mejora a baja temperatura.
- Disminución de la sonoridad de rodamiento.
- Duración similar.

los compuestos de goma que están en contacto con el suelo, con el fin de aminorar al máximo la resistencia al rodamiento. El resultado ha sido satisfactorio y, para un vehículo que tiene un consumo medio de gasolina de 8 l/100 kms (al precio medio de 110 ptas/litro) y suponiendo una duración del neumático de 50.000 kilómetros, la economía de combustible del 5 por ciento que hace posible un neumático Energy permite al usuario economizar 200 litros de combustible, lo que supone un ahorro de 22.000 pesetas durante la vida de la cubierta y la reducción de la emisión de gases contaminantes resultante. Michelin ha revolucionado el mercado y apuesta por la reducción del gasto de combustible y la conservación natural. En un futuro no se descarta que se utilicen para los neumáticos prestaciones con códigos V y Z (hasta 240 km/h y más de 240 km/h respectivamente).

VICTOR M. FERNANDEZ

JUAN IBARRA

PILOTO DE ALTO RENDIMIENTO

El motor ha entrado en el Centro de Alto Rendimiento de Cataluña de la mano de Juan Ibarra, un joven maño que se emplea a fondo para alcanzar su meta: llegar a la Fórmula 1.

NO ha sido fácil pero lo ha logrado. Hasta que Juan Ibarra llegó al Centro de Alto Rendimiento, donde se forman atletas que son o serán elite del deporte español, nadie del mundo del motor había gozado de la preparación exhaustiva y personalizada que este centro proporciona a los que viven, trabajan y estudian en sus instalaciones. Antes, algunos pilotos contaron con servicios puntuales, pero esas visitas esporádicas distaban mucho de la formación integral de un programa a largo plazo.

Avalado por la Federación Catalana de Automovilismo, ya que la Española no creía en la idea, Juan logró que los responsables del CAR compartieran la tesis de que un gran piloto debe de ser también un gran atleta. Su excelente progresión le hicieron merecedor de la imprescindible beca para iniciar una preparación especialmente planificada para el deporte que practica.

Desde que ingresó en octubre, la vida ha cambiado para este joven —acaba de cumplir 17 años— que presenta en sus planteamientos una madurez impropia de su edad, quizás porque tiene muy clara su meta y sabe que para alcanzarla le queda un duro camino por recorrer en el que puede que, pese a sus esfuerzos, se quede antes de llegar al final. Su completo programa le deja muy poco tiempo libre, ya que alterna los entrenamientos con las clases de segundo de BUP, estudios que cursa en el instituto que existe en el centro, algo muy importante dentro de la filosofía del CAR de proporcionar una formación integral a sus deportistas. Salvo algunos días que tiene a las 7

una pequeña sesión de entrenamiento, para Juan la jornada empieza a las 8 con las primeras tres horas de clases y otras tres de entrenamiento. Dos horas libres en las que tiene que comer, dan paso a otras tres horas de clase y dos más de entrenamiento, terminando a las 8 de la tarde su jornada oficial. Sin embargo antes de las 11 de la noche, hora en que se acaba la actividad, los atletas tienen que estudiar y asistir a las clases de apoyo que se ponen a disposición de los alumnos que lo necesitan. Tampoco tiene tiempo libre los fines de semana ya que, por imposición de sus preparadores —que no conciben que un deportista no practique habitualmente su deporte— ha vuelto al karting para correr como piloto oficial de Arisco los Campeonatos de Cataluña, España y Europa, sin dejar de lado su programa prioritario, que es la Fórmula Renault.

La ventaja de estar en el CAR es la posibilidad de beneficiarse de los numerosos servicios del centro, que van desde la preparación física hasta la psicología deportiva —cuyo objetivo fundamental es optimizar el rendimiento— pasando por los estudios biomecánicos, que valoran las necesidades del deportista para evolucionarlo en el tiempo. Todos estos servicios se han puesto por primera vez a la disposición de una joven promesa del automovilismo español que, con la inestimable ayuda de su padre, está dispuesto a no regatear esfuerzos para cumplir su sueño de llegar y quedarse en la F-1.

M^º JESUS BENEIT
FOTOS: JOSÉ A. DÍAZ

Junto a la preparación física general se trabajan especialmente los músculos que más ejercita un piloto.

Hay que tener los objetivos muy claros para llegar a adaptarse a un nuevo estilo de vida tan delimitado por el entorno y las actividades.

En el CAR todo está preparado para atender hasta la más mínima necesidad de los atletas.

Paddock

DAVID AVILES CON VITESS

Un año más David Avilés contará con el apoyo de Viteess. El piloto, que correrá el Mundial de Motocross de 125 centímetros cúbicos, contará con toda la gama de productos para dos tiempos lanzada por su patrocinador, en la que destaca el especial aceite para cadenas que es único en sus características.

LAS MOTOS PAGAN MENOS

La organización de los Montes de Cuenca, atendiendo la petición de la Federación Española de Motociclismo, ha bajado el precio de inscripción para las motos que, en lugar de las 45.000 pesetas previstas en principio, pagarán tan sólo 25.000. Este esfuerzo, ya que a pesar de la rebaja se mantienen los precios fijados, se hace para contribuir a potenciar el Campeonato de España de esta especialidad.

MUNDIAL DE ENDURO EN CASTELLÓN

Castellón será, los días 1 y 2 de abril, sede de la prueba inaugural del Campeonato del Mundo de Enduro de 1995. El Moto Club Castellón, que este año celebra su 50 aniversario, ha previsto una ayuda de 10.000 pesetas para facilitar la participación en esta carrera a los pilotos españoles que no seguirán el Mundial. También en Castellón dará comienzo el Campeonato de Europa, que reservado a los menores de 23 años se celebra paralelo al Mundial.

Pirelli con sus campeones

DESPUES de un año sabático, Pirelli ha vuelto a celebrar el galardón que lleva su mismo nombre en el habitual marco neoclásico del hotel Principe di Savoia de Milán. Lujo y sobriedad acompañaron los discursos de Gianluca Bragiotti -director comercial- y Dario Calzavara -responsable de actividades deportivas y desarrollo técnico- que recalcaron el interés de Pirelli en ampliar su presencia en el deporte pero sin participar en Fórmula 1, Campeonato Mundial de Motociclismo, u otras fórmulas inferiores.

La participación de Pirelli se centra

rá en el campeonato Imsa con los Ferrari 333 SP, en el Campeonato del Mundo de Rallyes con el equipo Subaru, la Challenge Ferrari y la Porsche Carrera Cup, varios campeonatos nacionales de diferente índole y, al mismo tiempo, tomar parte en el Campeonato del Mundo de Superbikes. La negativa a las disciplinas deportivas antes mencionadas no consiste en una falta de tecnología, ya que Pirelli se mueve al máximo nivel en ese sentido, sino que el interés por la F-1 y otras actividades no compensaría comercialmente los esfuerzos necesarios.

Como era de suponer, la pareja Carlos Sainz-Luis Moya polarizó el interés del acto, en el que también se premió al equipo Subaru y al español Claudio Aldecoa por su excelente actuación en el campeonato español de rallyes de tierra. Como premio especial se galardonó a Fermín Vélez junto a Mauro Baldi, Michele Alboreto y Renato Mastropietro por su brillante participación en las pasadas 24 Horas de Daytona con el Ferrari 333 SP.



Alzamora, al Mundial con Bradol

EL piloto leridano Emilio Alzamora, que se dio a conocer al gran público de toda España al ser uno de los protagonistas del Gran Premio de Argentina, tomará parte en el próximo Mundial encuadrado en el equipo Scot Racing Team. Esta formación italiana, con gran experiencia, estará patrocinada

por los lubricantes españoles Bradol. Junto con Alzamora estará el piloto italiano Iván Cremonini, Campeón de Europa de la categoría de 125 cc. Ambos dispondrán de sendas Honda 125 RS con el «kit» oficial de la marca y, además de disputar el Mundial, tomarán parte en el Open Ducados.



Sainz prepara el Rallye de Portugal

ANTES de iniciar los entrenamientos oficiales, que finalizarán el 4 de marzo, el equipo Subaru, encabezado por Carlos Sainz, estuvo trabajando en Portugal para probar neumáticos ya que, al ser el primer rallye que se corre sobre tierra con los coches del 95, la principal incógnita era la duración de los compuestos.

Los hombres de Pirelli han trabajado mucho para tener un neumático que se

coche iba muy bien, pero habrá que ver cómo afecta la nueva reglamentación a una superficie como la tierra» -y añade- «la reducción de potencia se dejará sentir y la incógnita es cómo va a afectar esto a nuestros rivales». Por otra parte, los pilotos no están de acuerdo con la reglamentación en lo que afecta a las asistencias, «es nuestro caballo de batalla -afirma Carlos- es ridículo tener a los mecánicos junto al coche diciéndonos lo que tenemos que hacer y sin poder hacerlo ellos cuando el desembolso ya está hecho».

Sainz piensa que esta reglamentación puede cambiar para el próximo Portugal, que este año presenta variaciones importantes. La salida ya no será en Estoril, anulándose la tradicional primera etapa de asfalto para llegar a Póvoa de Varzim. El rallye se ha desplazado hacia el norte, concentrando los tramos cronometrados y disminuyendo el número de kilómetros to-

tales de recorrido. Las cinco primeras cronometradas serán nuevas para todos los pilotos y el resto del rallye discurrirá por los tramos ya míticos de esta prueba. Las tres etapas serán: Figueira da Foz-Póvoa de Varzim (día 8), Póvoa de Varzim-Visu (día 9) y Visu-Figueira da Foz (día 10).



Paddock

DE CASTRO CON REPSOL

Miguel Angel de Castro será el tercer piloto de Repsol en las 24 Horas de Le Mans, en las que compartirá el volante del Porsche/Kremer con Saldaña y De Orleans. Por otra parte, De Castro y Elide trabajan para alinear dos Toyota Carina en el CET, proyecto que si logran llevar a cabo, consiguiendo un equipo competitivo, contará con el apoyo de la marca en España.

GLUCKMANN RACING, CON VAN DIEMEN

El equipo malagueño ha decidido utilizar chasis Van Diemen para la nueva Fórmula Renault Sport en la que el gallego José Pérez Fontán será uno de los pilotos del Glückmann Racing. El otro coche del equipo está aún disponible, por lo que los interesados pueden contactar con Enrique Glückmann en el teléfono 952/22 60 53.



ESPAÑA PRINCIPIO Y FINAL

España y Francia son los únicos países que tendrán este año dos pruebas de la Copa Europa FIA de Carreras de Camiones. Además, nuestro país abrirá y cerrará el Campeonato. La primera carrera será el Gran Premio Camión de Las Naciones y tendrá lugar los días 7 y 8 de abril en el Circuito de Albacete, mientras que la clausura del certamen será el ya tradicional Gran Premio Camión de España que tiene como escenario el Circuito del Jarama y se desarrollará los días 7 y 8 de octubre.

**PADDOCK****DE COLOMBIA A ESPAÑA**

David Vélez tiene 23 años y desde hace cinco vive en Colombia. Compagina sus estudios de administración de empresas con el automovilismo, en el que ha logrado hacerse un hueco en Colombia donde le apodan «el español». Su ilusión es volver a Madrid, donde nació, para correr en España porque: «Colombia se me ha quedado pequeña. Ha llegado el momento de ampliar horizontes». Su contacto con el automovilismo se inicia en 1991 con un curso «Esso Escuela de Pilotos»; un año después se inscribe en la Copa Chevrolet Sprint categoría de novatos, que se corre con los Swift de 1.000 c.c., y hace un par de carreras de resistencia con un Fiat. Haber quedado octavo con el Swift le permite pasar en 1993 a la Copa Lada Shell, importante por el número y calidad de los inscritos, en la que queda segundo, alternando estas carreras con el Nacional de Resistencia que gana en la categoría Turismo Especial, la que cuenta con mayor número de inscritos. El pasado año vuelve a correr la Copa Lada, que gana sin problemas. Además se inscribe en la Fórmula Renault y, a falta de 5 carreras -no acaba hasta entrado el 95-, va octavo. En Colombia no le queda ningún escalón y por eso quiere volver a España, donde hay muchos campeonatos donde elegir. Si la búsqueda de apoyos da resultado, puede que pronto veamos a David en los circuitos españoles.



problemas. Además se inscribe en la Fórmula Renault y, a falta de 5 carreras -no acaba hasta entrado el 95-, va octavo. En Colombia no le queda ningún escalón y por eso quiere volver a España, donde hay muchos campeonatos donde elegir. Si la búsqueda de apoyos da resultado, puede que pronto veamos a David en los circuitos españoles.

ALGO MAS QUE «SABOR ESPAÑOL»

El Mundial que el 26 de marzo se pondrá en marcha en Australia encierra algo más que lo que puede suponer la tantas veces empleada expresión «sabor español». Ahora que a nuestros pilotos les cuesta triunfar, o al menos triunfar como nos acostumbraron hace unos pocos años, las inversiones y esfuerzos españoles dedicados al Mundial son cada vez más importantes. Para empezar, la batuta de este certamen está en manos españolas, las de Dorna. Dirigida por Carmelo Ezpeleta, esta empresa es la verdadera rectora del Campeonato del Mundo y así seguirá siendo hasta el siglo que viene. También es con fondos españoles con los que se financian algunas de las formaciones más importantes. Las inversiones de Repsol, Tabacalera y Cepsa van a parar a equipos oficiales japoneses, algo que nos hubiera parecido absolutamente utópico hace tan sólo diez años. «Vestir» de Repsol al Campeón del Mundo Mick Doohan y pintar con sus colores la Honda que pilota en el equipo oficial, en el que está integrado también el español Alex Crivillé, es una acción que va mucho más allá



de lo que el simple desembolso de centenares de millones significa. El mismo petrolero colabora con la mayoría de escuderías nacionales como la de Luis D'Antín con su Honda «pata negra», o pilotos más modestos como Cardoso, Maurel, etc... y muy especialmente «engrasa» el Honda Pons que, con sus motos oficiales en manos de Alberto Puig y Carlos Checa, puede aspirar a todo. La aportación de Tabacalera es también muy destacable, en cuanto que es el patrocinador principal del citado equipo Fortuna Honda Pons y también del

vasco Torrontegui. Otro equipo oficial japonés que se mueve gracias a los fondos españoles es el de Yamaha en la categoría de 125 centímetros cúbicos, merced al apoyo de Cepsa al Team Aspar. Eso, y la presencia de otros muchos patrocinadores más humildes, va, ¿no creen?, mucho más allá que el simple «sabor español». Ahora sólo falta una cosa, y es que nuestros pilotos sepan y puedan aprovechar esta fenomenal coyuntura a su favor.

JOSÉ LUIS AZNAR

Los premios de la escudería Gamace

LA cena anual que lleva a cabo la escudería catalana Gamace, una de las de mayor tradición y resonancia, ha celebrado su décima edición. A ella acudieron 200 comensales entre los que se encontraban el Campeón de España de Rallyes, Oriol Gómez, y otros destacados pilotos y copilotos.

Como es tradicional, la escudería entregó sus preciados trofeos, de los cuales el reservado al mejor deportista del año fue para Jaime Azcona. Por

su parte, el presidente del RACC, Sebastián Salvadó, recogió el que premiaba la mejor labor deportiva y humana, que recayó en la institución que preside. También el programa de TV3 «Motor a Fons» recibió su distinción como el mejor medio especializado, mientras que el que se atribuye al mejor periodista, en esta ocasión fue para nuestro especialista en rallyes José María Cernuda. Felicidades para nuestro compañero y todos los premiados.

Velocidad y trial inician la temporada

ALZAMORA, en 125 cc. con Honda, Gibernau, en 250 cc. con Yamaha, y Sagardogui, en Supersport también con Yamaha, fueron los vencedores de la primera cita del año del Nacional de Velocidad que, con un tiempo realmente desapacible, se celebró en el circuito de Albacete. Por su parte, el holandés Pedro Tragler, ex campeón del Mundo, se impuso en el motocross de Talavera, prueba con la que se inauguraba la temporada del Campeonato de España de la especialidad. En la segunda cita del año del Nacional de Trial, el XX Trial del Moto Club Cañada, en el que



la nieve obligó a cambiar el recorrido previsto, la victoria fue para Joan Pons, con Gas Gas, que se impuso a Tarrés (Gas Gas) y Colomer (Montesa).

PADDOCK**ADELANTE LA COPA PORSCHE**

Este año la Copa Porsche irá a Estoril, donde se celebrará una de las siete pruebas inicialmente previstas -coincidiendo en su mayor parte con el CET- para esta edición en la que se potenciará la categoría Gentlemen Driver. Se repartirá 1.850.000 pesetas por carrera de las que el ganador recibirá 500.000.

**La tradición de las Copas Renault**

UN año más, y van 26, Renault muestra su apoyo al deporte del motor dedicando más de 231 millones de pesetas a sus campeonatos de promoción. Para la Clio Iniciación se seguirán utilizando los 1.4 RT, mientras que en la Copa Nacional de Circuitos se utilizarán los Clio 16 válvulas, en la variante Williams para los rallyes. La principal novedad este año es la llegada de nuevos monoplazas para la Fórmula Renault, que tendrán un motor de dos litros, con 150 caballos, caja de cambios Hewland y un chasis más evolucionado. Como siempre, habrá ayudas a la compra del vehículo, primas de desplazamiento y suculentos premios.

**DOS CANARIOS A LA TIERRA**

Flavio Alonso y Ricardo Avero ultiman sus planes para seguir este año el Campeonato de España de Tierra, cuyo reglamento técnico sólo tendrá ligeras variaciones en cuanto a medidas de seguridad se refiere. Por su parte, Claudio Aldecoa estará este año con un Escort, realizado sobre la base del Sierra con el que fue Campeón y, si la inscripción es interesante, puede que también Gustavo Trelles decida seguir el Campeonato.

WILLIAMS RENAULT FW17

¿Por qué tan clásico?



FW-17

FW-17

Sin lugar a dudas, para Damon Hill esta temporada será de lo más conflictivo. Si por una parte recibirá el acoso de Schumacher y Mansell, por otra, Coulthard le querrá demostrar su valía.

El talante clásico del Williams Renault FW17 parece estar fuera de lugar. La falta de soluciones de vanguardia en su concepto aerodinámico puede representar un serio problema de competitividad frente a sus rivales.

El tan esperado Williams Renault FW 17 ha desconcertado. La falta aparente de innovaciones aerodinámicas y mecánicas, tan relevantes en el Benetton Renault 195 y en el McLaren Mercedes MP4/10,

han brillado por su ausencia en el nuevo Williams. Tanto es así que, al ver el concepto tan «clásico» del FW 17, cabía la posibilidad de imaginar que el monoplaza ahí presente era una simple avanzadilla de lo que en realidad sería el coche alineado en el primer Gran Premio de la temporada, el día 26 de marzo en São Paulo. La paternidad del proyecto FW 17 es obra del genial y pragmático Patrick Head, en colaboración con Adrian Newey, conocido por sus criterios aerodinámicos de vanguardia y al mismo tiempo poco racionales. Según palabras de sus creadores, el FW 17 es el destilado de todas las experiencias acumuladas en los modelos FW 14/15 y 16, adaptadas a las nuevas reglamentaciones. Head explicó que la falta de soluciones, aparentemente «revolucionarias», corresponde a la política tecnológica

de Williams, que desde siempre se ha mantenido presente en todos sus monoplazas. Junto a esto, Head y Newey recalcaron que los problemas del FW 16 consistían en un cúmulo de pequeños detalles negativos; sin embargo, la estructura y el concepto general del monoplaza era acertado, razón por la cual ha servido de base para el nuevo FW 17. A simple vista, lo más destacable e impersonal de este coche es el morro, cuya estructura está directamente derivada del McLaren y del Benetton, así como los perfiles extractores del fondo plano que recuerdan también al Benetton. Un detalle que dio mucho que hablar fue la ausencia del volante en el coche, detalle que Williams justificó con la excusa de que no se había podido terminar a tiempo. Por el contrario, hay indicios para creer que en ese componente se



El excelente motor Renault RS7 parece ser el mejor valor del Williams FW 17. Sus dotes de fiabilidad y potencia no tienen competidores en la Fórmula 1.

FICHA TÉCNICA

Motor: Renault RS7-V a 67°. Diez cilindros y 3.000 cc. Potencia: 715 CV a 15.800 rpm. (datos estimativos). Cuatro válvulas por cilindro con retorno neumático. Bielas en titanio. Distribución por cascada de piones. Cuatro árboles de levas. Encendido Magneti Marelli. Dimensiones: Longitud 623 mm. Altura 420 mm. Ancho 540 mm. Peso en seco sin encendido ni escapes 132 Kg. Tiempo estimado de funcionamiento: 500 kilómetros. Chasis: Estructura en fibra de carbono, kevlar y nido de abeja en aluminio. Suspensiones: Sistema pasivo -push rod- con muelles y barras de torsión. Amortiguadores Ohlins. Frenos: Discos en fibra de carbono Carbon Industrie. Pinzas AP de cuatro bombines. Llantas: OZ en aleación de magnesio. Cambio: Transversal Williams semiautomático con pignone X-Trak. Dimensiones: Longitud máxima 4.150 mm. Vía anterior 1.670 mm. Vía posterior 1.800 mm. Batalla 2.890 mm. Peso comprendido al piloto y la cámara de TV: 595 kilos.

esconde una gran novedad no sólo de estructura y diseño, sino también de ubicación de los elementos de mando, como son las levas del cambio y todos los artilugios electrónicos. Al parecer, también las suspensiones posteriores encierran ciertas innovaciones de geometría y sobre todo en la clase de materiales compuestos empleados en la construcción de todos los elementos móviles.

En cuanto al motor, poco hay que decir: en el arranque de la temporada, el FW 17 se verá equipado con el codiciado propulsor Renault V10 RS7 igual al de los Benetton. Sin embargo, las evoluciones de dicho motor se suministrarán a Williams o Benetton en relación a los mejores resultados obtenidos. Respecto a Williams, cabe recalcar que es la escudería con más experiencia acumulada

en cuanto a la simbiosis con el motor Renault; en compensación, Benetton goza del buen quehacer de Michael Schumacher. Este matiz puede ser determinante para el buen desarrollo de la temporada y el éxito de Benetton sobre Williams para hacerse con los motores más potentes y evolucionados. Si por una parte Schumacher ha declarado que desde los comienzos de la temporada acosará a Hill y Coulthard, por otra, Nigel Mansell luchará sin contemplaciones contra Williams.

En cuanto a pilotos, el FW 17 está encomendado al tenaz Damon Hill y a la joven promesa escocesa David Coulthard, que a lo largo de la pasada temporada demostró ser capaz de optar a la victoria.

GIGI CORBETTA
FOTOS: WAGNER GONZALEZ





ESTRENO TRIUNFAL

No ha podido ser más afortunada la llegada del McLaren a las carreras de resistencia. El equipo formado por Raymond Bellm y Maurizio Sala se ha impuesto, a pesar de la fuerte oposición del Porsche del «team» Larbre.



McLaren era la gran novedad en la primera prueba de las Series GT. Aún no están listos los Jaguar XJ 220 y Bugatti EB 110.



Balba G. Camino conseguía el mejor tiempo de los españoles en los entrenamientos.

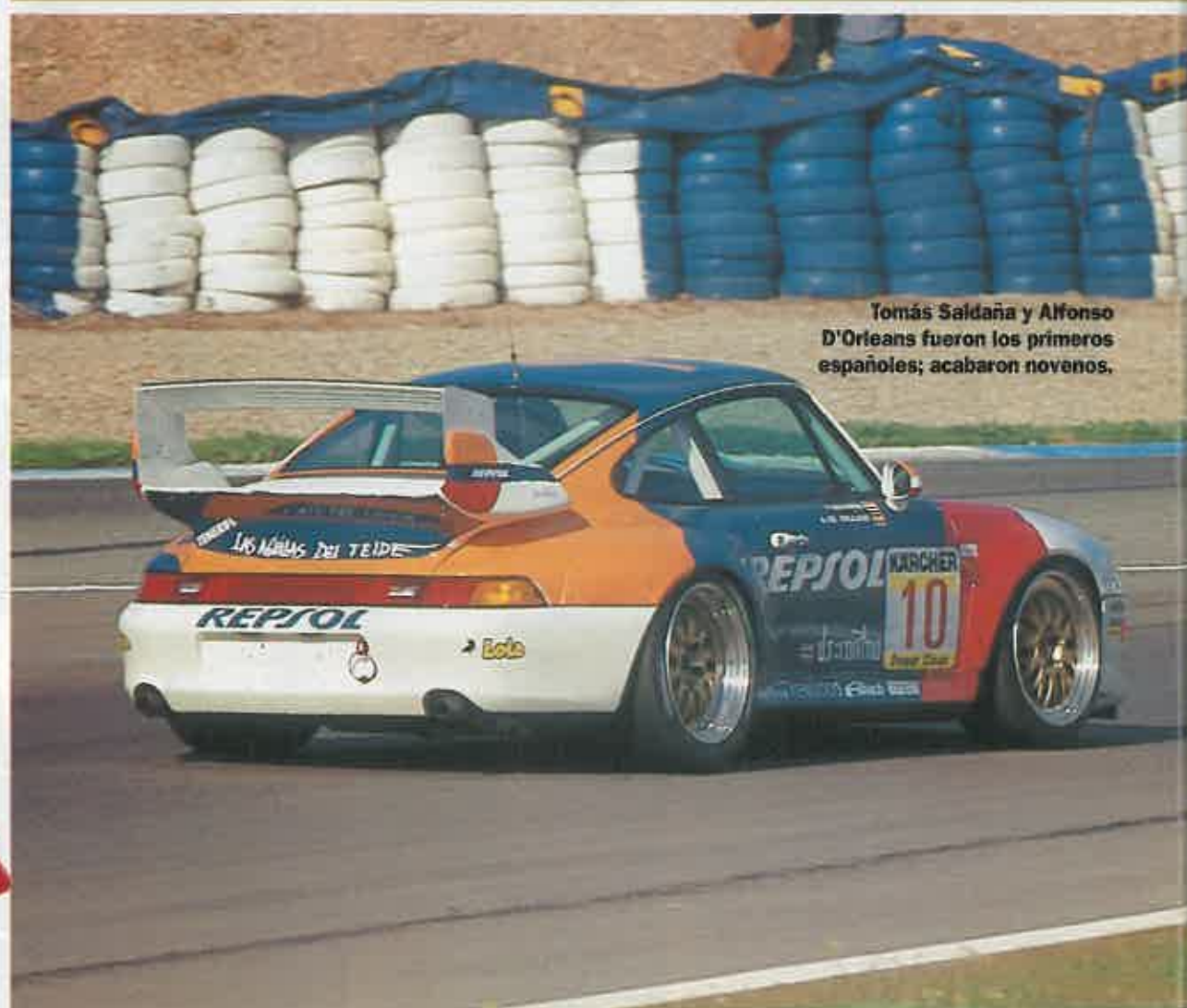


Los pilotos del equipo Gulf al completo.

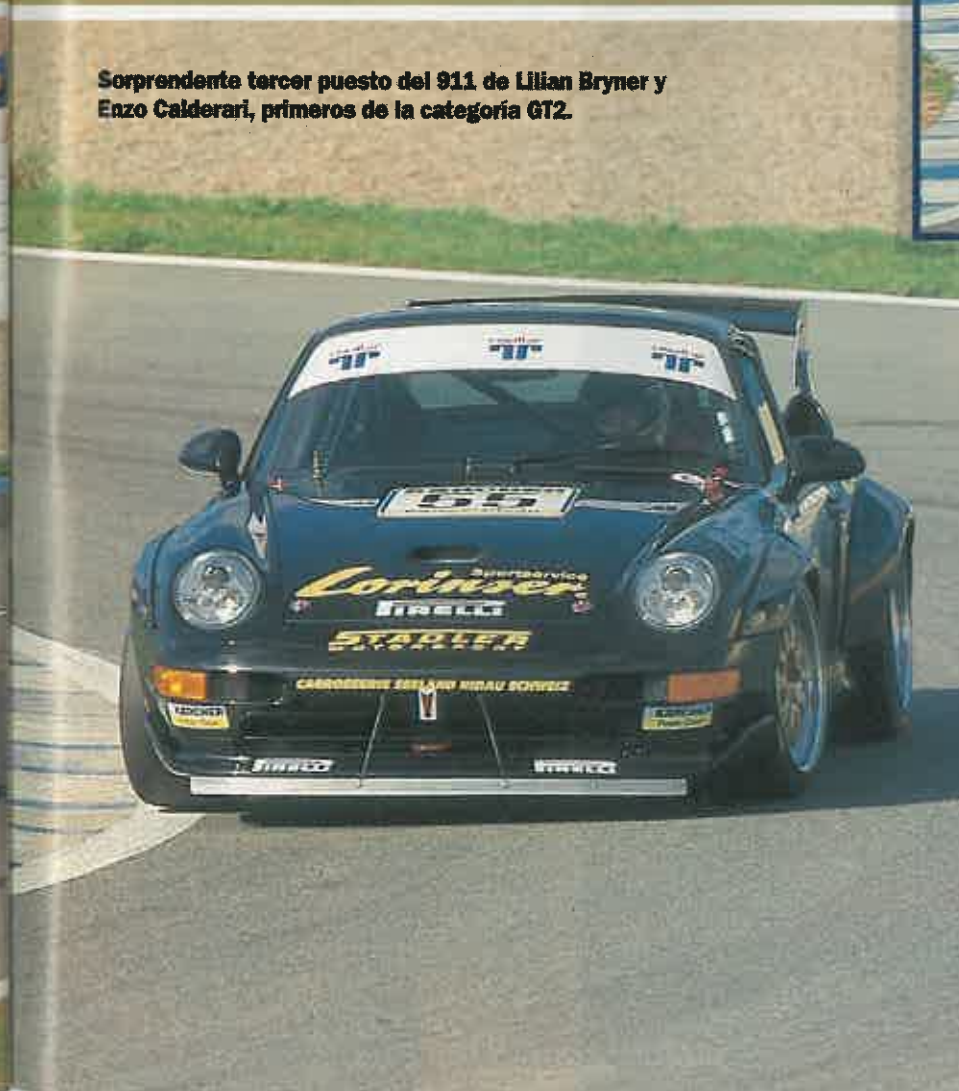




Durante mucho tiempo en cabeza, el potente equipo de Wollek-Jarier-Bouchut finalizó segundo.



Tomás Saldaña y Alfonso D'Orleans fueron los primeros españoles; acabaron novenos.



Sorprendente tercer puesto del 911 de Lilian Bryner y Enzo Calderari, primeros de la categoría GT2.



Miguel Angel de Castro terminó justo detrás del Porsche Ropsol.

más de 600 caballos de su potente motor BMW de 12 cilindros en V se impusieron por más de dos segundos en los entrenamientos a su principal rival. Lo que ocurre es que en dicha jornada anterior a la carrera se comprobaron de forma clara las grandes diferencias de tiempo que había entre los pilotos de los McLaren, como en otros equipos. Si en el coche ganador, como en el Porsche que acabó segundo, apenas había un segundo entre el más rápido y el más lento, en los otros dos equipos McLaren las diferencias fueron superiores a los cinco segundos; mientras Raphanel se hacía con la *pole*, a su compañero Owen-Jones había que buscarlo en el puesto decimotercero. En el equipo West, John Nielsen conseguía el segundo puesto de la parrilla pero su



Buena actuación de los alemanes Altenbach y Leinemann.



De los dos Venturi, sólo terminaron, octavos, el de Larbrière, Lecuyer y Fabre.



Los McLaren en acción. En Jerez había dos equipos y tres coches. Son inconfundibles.



El Ferrari F40 del español Puig con el famoso Belmondo defraudó. Fue farolillo rojo.

coequipier Thomas Bscher estaba aún más abajo, en el lugar decimo-cuarto. Estos dos pilotos tan lentos eran superados en las sesiones de entrenamiento, además de por el Porsche citado, por otros tres 911, el veterano De Tomaso Pantera del rapidísimo Andy Wallace y el Ferrari F40 de Paul Belmondo, que formaba equipo con el español Santiago Puig. Es decir, en el planteamiento de la carrera, la superior potencia de los McLaren se iba a poner de manifiesto con los pilotos rápidos, pero cuando los coches fueron conducidos por los «lentos», el Porsche (con los colores de Motul) de Wollek, Jarier y Bouchut sería claramente superior.

En la primera hora de carrera, los tres McLaren de Nielsen, Sala y Raphanel ocupaban los lugares de honor, con el Porsche de Jarier a continuación. Tras el primer repostaje y cambio de piloto, el 911 tomaba el mando y dominaba durante el resto de la carrera; sólo cedería dicho lugar de privilegio a 20 minutos del final ante un combativo Bellm; en el banderazo de llegada la diferencia entre el McLaren y el Porsche fue de sólo 15 segundos, mientras que la tercera plaza era para la suiza Lilian Bryner y el también helvético Enzo Calderari con su Porsche 911 de la categoría GT2, menos potente que los GT1, aunque ya a dos vueltas. A mitad de carrera abandonaba el McLaren de Raphanel, al perder una rueda, y cuando faltaban sólo cuatro vueltas lo hacía el del equipo West, tercero entonces pero con el honor de hacer la vuelta rápida en carrera, con un problema de cambio.

En cuanto a los españoles, Tomás Saldaña y Alfonso D'Orleans (Porsche 911) del equipo Kremer y con los colores de Repsol acabaron novenos, tras perder bastante tiempo en *boxes* por un toque inoportuno y al ser Alfonso mucho más lento que su compañero de equipo. Miguel Angel de Castro, que compartía volante (también de un 911) con Franz Konrad y el millonario Ferdinand de Lesseps, terminaron décimos y el F40 de Santiago Puig lo hacía en decimotercer y último lugar. Una pena la retirada de Balba G. Camino. La joven piloto, cuyo patrocinador le falló días antes de la carrera, pero encontró el apoyo

de Gauloises en el último momento, fue la más rápida de la representación hispana en entrenamientos. Compartiendo asiento de otro 911 con un rápido Stanley Dickens y Wolfgang Haugg, éste más lento que ella, tuvo la responsabilidad de salir en primer lugar. Durante una hora, Balba demostró que sabe rodar a un ritmo rápido pero constante y llegó a ir en séptima posición; una pequeña salida sin consecuencias poco antes de entrar a repostar le amargó un poco la jornada; con Haugg como segundo relevo, el ritmo fue inferior y además se salió con la imposibilidad de volver a pista al patinar las ruedas en la arena de la escapatoria de la curva.

Tras Jerez, siete carreras constituirán la primera parte de la temporada de lo que se conoce como Series de Resistencia GT. Los mejores de cada clase disputarán cuatro carreras en Asia (Japón, Indonesia, Malasia y China) y los menos buenos disputarán dos pruebas de con-

solación en Europa. Y lo cierto es que este tipo de carreras debería llegar a ser un campeonato y convertirse en un digno sucesor de los ya antiguos Sport Prototipos. De momento es agua de borrajas. En algunos casos son unos cuantos millonarios que compran coches de ensueño y comparten volante con pilotos de renombre. Para Jerez estaba prevista una parrilla de 20 a 25 coches y sólo 18 la formaron. Faltaron coches como los Callaway, ya vistos la temporada pasada. Para más adelante aparecerán el Jaguar XJ 220, el Bugatti EB 110, el nuevo Ferrari F50 y otros modelos espectaculares como el Dodge Viper. En definitiva, que las 24 Horas de Le Mans puede resultar una prueba de lo más atractivo. Otro asunto a destacar de la carrera de Jerez fue el de la promoción. Si bien es cierto que coincidían los carnavales, la imagen del circuito el sábado con menos de cien personas para ver los entrenamientos (y

además la entrada era libre) no podía ser más patética.

También se celebró una prueba del Campeonato de Andalucía de Clásicos. En un emocionante final, el Ford Capri de Francisco Moreno se impuso por menos de un segundo al Seat 124 Sport 1600 de Francisco Reyes.

TEXTO Y FOTOS: JAVIER GUTIÉRREZ

CLASIFICACIONES

1º Bellm-Sala (McLaren F1 GTR), 123 vueltas en 4.00.14 a un promedio de 135,8 km/h. **2º Wollek-Jarier-Bouchut** (Porsche 911), a 15s; **3º Lilian Bryner-Enzo Calderari** (Porsche 911), a 3 vueltas (primeros GT2); **4º Altenbach-Leinemann** (Porsche 911), a 4 vueltas; **5º Pflög-Rebail** (Porsche 911) a 4 vueltas; **6º Chereau-Leconte-Yver** (Porsche 911), a 7 vueltas; **7º Hübner-Palmberger-Oberndorfer** (Porsche 911), a 7 vueltas; **8º Larbrière-Lecuyer-Fabre** (Venturi 600 LM), a 10 vueltas; **9º Saldaña-D'Orleans** (Porsche 911), a 10 vueltas; **10º Konrad-Lesseps-Castro** (Porsche 911), a 14 vueltas.

OFERTA LIMITADA

AHORA: 20% DE DESCUENTO + UN VIDEO DEL MUNDIAL DE RALLYES

SUSCRIBASE AHORA A MOTOR 16 CON UN DESCUENTO DEL 20% ... Y ADEMAS RECIBIRA «GRATIS» UN VIDEO DE 60 MINUTOS CON LAS MEJORES IMAGENES DEL MUNDIAL DE RALLYES 1994

☒ Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año, con un 20% de descuento y con un vídeo del Mundial de Rallyes de regalo, pagando sólo 15.600 ptas.

☐ Talón adjunto a nombre de Cambio y Viajes S.A. ☐ Giro postal nº a nombre de Cambio y Viajes S.A.

D.

Calle

Localidad C.P. Provincia Telf.

Fecha de nacimiento D.N.I. Profesión

Precio suscripción

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

OFERTA SOLO VALIDA PARA ESPAÑA

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

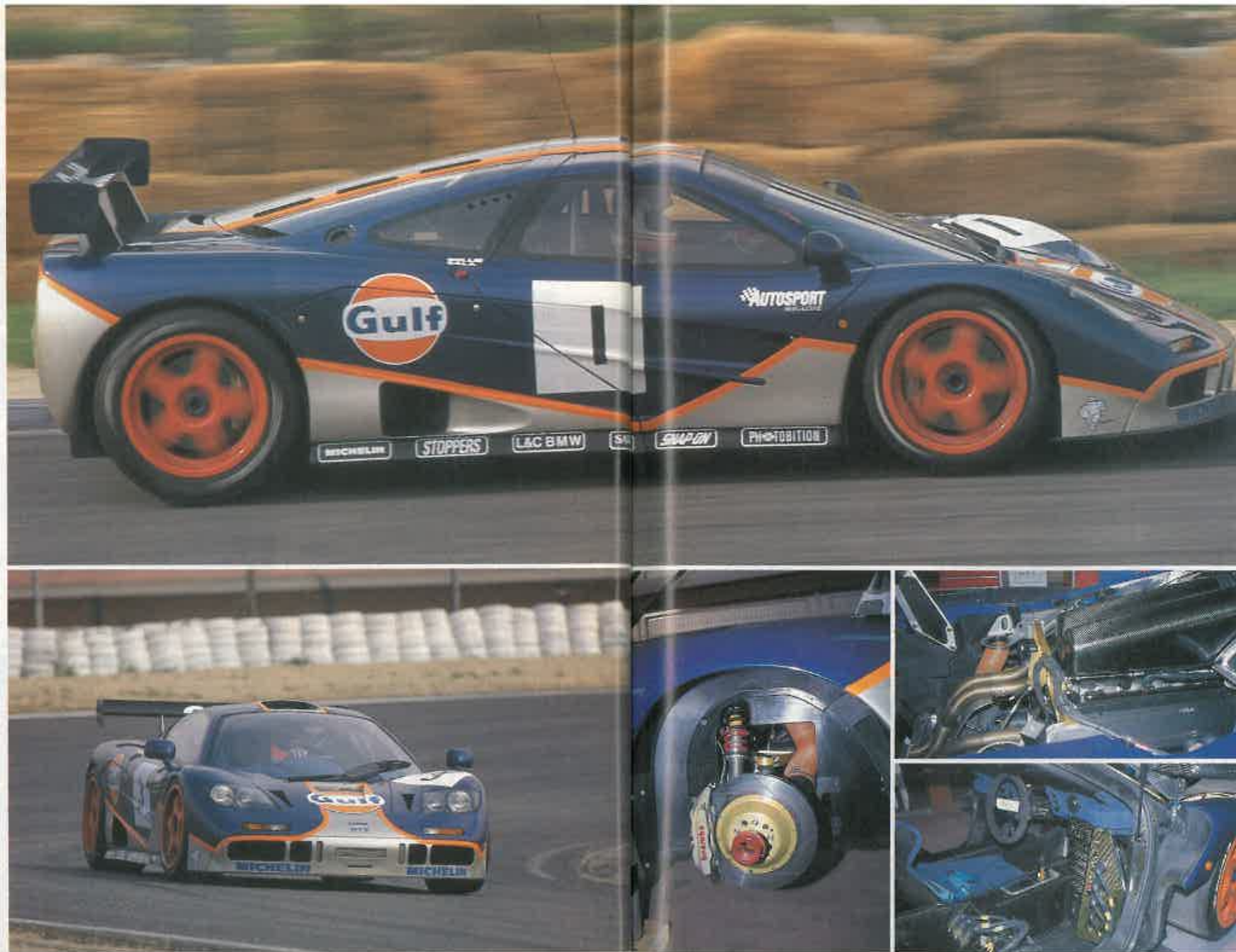
GULF MCLAREN

BINOMIO MORTAL

Las series BPR de GT han conseguido atraer a un buen número de marcas y con un calendario serio, en el que la prueba reina son las 24 Horas de Le Mans el 17 y 18 de junio y que incluye dos carreras en España —la de este pasado fin de semana en Jerez y el 9 de abril en el Jarama— prometen un año competido y animado. A marcas como Porsche, Jaguar, Venturi, Lotus o Bugatti se une McLaren con su F1 GTR. Durante sus primeras pruebas en el circuito del Jarama, tuvimos ocasión de ver en acción a los coches que gestiona GTC Motorsport y que cuentan con el patrocinio de Gulf. En unas jornadas de pruebas en el trazado madrileño, en los McLaren de este equipo probaron distintos compuestos de neumáticos Michelin, estos vehículos inicialmente estaban desarrollados para equipar ruedas Good Year, lo que ha obligado a realizar test de puesta a punto con los Michelin Pilot, además de comprobar el comportamiento y resistencia de los frenos y demás elementos mecánicos, con vista a las 24 Horas de Le Mans.

Tras ver girar en el Jarama a estos espectaculares y atractivos deportivos, la impresión que han causado ha sido magnífica, no en vano parten como favoritos en las Series BPR. Algo también que impacta en este vehículo es su magnífica terminación, es raro ver un coche de carreras de alto nivel con el salpicadero forrado de un fino terciopelo. Además en el interior se ha cuidado al detalle el confort de los pilotos con múltiples y eficaces salidas de aire, que permiten mantener un ambiente agradable en el interior. También llama la atención es el volante, situado en el centro, como si de un monopla se tratara.

Los McLaren F1 GTR realizaron en el circuito del Jarama sus primeras pruebas dinámicas.



UNOS COLORES MITICOS

La marca de lubricantes y carburantes Gulf ha estado desde siempre muy unida a la alta competición y sus colores, azul y naranja, se han paseado triunfadores por todos los circuitos del mundo a finales de la década de los 60 y principios de los 70, años en los que consiguieron triunfos muy importantes en carreras de resistencia. Siempre en el equipo de John Wyer, lograron vencer en la mayoría de las carreras de los campeonatos de resistencia de la época, inscribiendo su nombre con letras de oro en carreras tan importantes como las 24 Horas de Le Mans y las 24 Horas de Daytona, con coches tan míticos y fascinantes como el Ford GT 40 (en la foto), el Porsche 917 o el Porsche 908.



Llama la atención el magnífico acabado en el interior de estos vehículos, con detalles de lujo.

Los McLaren F1 GTR que participarán en las Series BPR y en las 24 Horas de Le Mans, difieren poco de los de carretera. De hecho el motor V12 de 6,1 litros, de origen BMW, mantiene sus cotas y una potencia similar; debido a la brida obligatoria en la admisión y al menor número de revoluciones permitido, el coche de carreras da una potencia de 636 caballos a 7.000 revoluciones por minuto, frente a los 627 del de serie. Potencia que permite al McLaren F1 GTR alcanzar una velocidad máxima cercana a los 350 kilómetros por hora.

Si el motor es similar al de la versión de calle, las verdaderas diferencias están en el chasis, realizado en fibra de carbono y en la carrocería, optimizada en túnel de viento y dotada de un alerón trasero de fibra de carbono. Por supuesto el sistema de frenos y suspensiones poco tiene que ver con el del coche de serie. Los frenos son de tipo Fórmula 1, con pinzas de aluminio de cuatro pistones. El resultado conseguido en la carrocería y en el chasis permite al McLaren F1 GTR una fuerza centrífuga de 2G.

El equipo GTC Motorsport cuenta con dos vehículos, con los dorsales 1 y 3 en sus costados. El coche número 1 estará pilotado por Raymond Bell y Maurizio Sala y el coche número 3 por Lindsay Owen-Jones y Pierre Henry Raphanel. Estos coches contarán con el patrocinio principal de Gulf, inicialmente durante dos años, lo que significa la vuelta de esta marca a la competición de máximo nivel.

TEXTO Y FOTOS: MANUEL MADRID

FICHA TÉCNICA

MOTOR: De seis cilindros en línea situado delante en posición longitudinal. Cilindrada: 6.064 cc. Diámetro: 86,0 mm. Cartera: 87,0 mm. Potencia máxima: 636 CV a 7.000 rpm. **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis velocidades. **FRENOS:** Tipo Fórmula 1, con discos ventilados y pinzas de aluminio de cuatro pistones delante y detrás. **SUSPENSIÓN:** Dobles triángulos en aluminio delanteros y posteriores, amortiguadores telescópicos de aluminio y resortes espirales. **RUEDAS:** Neumáticos: 18x10,5 delante y 18x13 detrás. Llantas de aleación de 18 pulgadas. **PESO:** 1.000 kilos.



B A L L E S T A



Cómo conseguir que te escriban muchas personas.

El mejor medio es anunciarte en revistas. Porque te permite incluir elementos de respuesta automática como los cupones y establecer un diálogo con tu público objetivo, dándole la oportunidad de solicitarte mayor información o muestras de tu producto. Y, además, así puedes medir con claridad la efectividad de tu anuncio. Las revistas son el medio más interactivo.

Pasa revista a tu campaña. Para estar seguro.



Asociación de Revistas de Información



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

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



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

Motor 16

7 de marzo 1995 • Núm. 594 • 375 ptas.

A fondo Rover 115 SD

**EL DIESEL
INGLES MAS
ECONOMICO**



Motor 16

MX-5

**EL NUEVO
MAZDA**



todos los Jaguar



Motor 16

XJ

3.2 Sport

4.0 Sovereign

Prueba de la Gama XJ