

Fórmula 1 • Mundial de Motos • Campeonato de España de Turismos y Rallyes

ARRANCA LA TEMPORADA

Motor 16

4 de abril 1995 • Núm. 598 • 375 ptas.

ESTRENOS DE **P** RIMAVERA

**PORSCHE
911 TURBO**



**ALFA ROMEO
GTV Y
SPIDER**



**MERCEDES
CLASE E**



1ª PRUEBA DEL NISSAN MAXIMA

RENAULT TWINGO A LOS 30.000 KILOMETROS





NUEVO EVASION

TURBO DIESEL

LA LIBERTAD ES UN LARGO CAMINO POR RECORRER.



Has elegido la libertad. Un largo camino por recorrer.

Pensando en ello Citroën ha creado el nuevo Evasión con motor Turbo Diesel. De los primeros en su categoría. Un monovolumen que te hará disfrutar de la potencia de todo un turbo y de la economía del mejor diesel. Siempre en el silencio más absoluto. Un motor turbolimentado de 1.905 cm³, con una potencia de 92 CV a 4.000 rpm. Para que nunca te quedes a mitad de camino.

Pensando también en todos los que van a viajar contigo, el Citroën Evasión

Turbo Diesel proporciona gran libertad de movimiento en el espacio interior. Asientos que giran, se quitan y se desplazan, puertas traseras deslizantes. Todo para adaptar el espacio a las necesidades de cada uno.

Pero es en su seguridad, ABS, air-bag, pretensores en los cinturones de seguridad... y en su perfecta adherencia a la carretera, donde la libertad del Citroën Evasión se hace más patente.

Ha nacido el nuevo Citroën Evasión Turbo Diesel.

¡Viva la libertad!



Gama Citroën Evasión
desde 3.079.000 ptas*

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

¡Viva la
Libertad!

*PVP recomendado. Incluye IVA, transporte, oferta promocional no acumulable. Válido para vehículos en stock hasta fin de mes.

5% DE AHORRO DE GASOLINA CON EL NUEVO MICHELIN ENERGY.

¿Cómo se puede ahorrar gasolina con un neumático?

Con la tecnología del Neumático

Verde, Michelin ha desarrollado un neumático revolucionario: el ENERGY.

Además de poseer las cualidades tradicionales del neumático Michelin —agarrar, duración—, el Energy permite un ahorro importante de combustible.

Una nueva mezcla de gomas y una arquitectura interior renovada y original hacen que el neumático Energy necesite menos energía para rodar.

Esto quiere decir que, con cada depósito, se pueden hacer 33 km más (2.500 km adicionales cada 50.000). El ahorro de gasolina supone 22.000 ptas. a los 50.000 km.* El Michelin Energy ha sido concebido para que Vd. se beneficie de la calidad que le proporciona la tecnología Michelin de vanguardia y, además, ahorre con un neumático que se autofinancia kilómetro a kilómetro.

*El cálculo está hecho comparando el consumo de un coche equipado con el neumático más vendido en Europa (el Michelin MXT) y con el Michelin Energy. Con el Energy la media de consumo fue inferior en un 5%. (Las cifras y kilómetros corresponden a un consumo medio de 8 litros a los 100 km).

NUEVO MICHELIN ENERGY

MENOS ENERGÍA PARA RODAR



MICHELIN®

5 EDITORIAL 8 PUNTO DE MIRA 18 AL VOLANTE

Porsche 911 Turbo. El modelo más potente de este mítico modelo se presenta ahora en el mercado.

24 LO ULTIMO Nuevos Mercedes Serie E.

Un diseño innovador para los Mercedes superventas.

26 AL VOLANTE Alfa Romeo GTV y Spider.

Dos deportivos de exquisito diseño que harán las delicias de los apasionados del automóvil.

30 BAJO LA LUPA El Twingo a los 30.000 kilómetros.

42 A FONDO Nissan Maxima QX.

El alto de gama de la marca japonesa es un modelo sobrio de diseño con la tecnología más avanzada.

49 PRECIOS

78 CUENTENOS SU CASO

80 DEPORTE Campeonato de España de Turismos.

Empieza una nueva temporada para los turismos en España.

88 A todo gas.

91 G.P. Australia de Motociclismo.

Los españoles inician una temporada de forma prometedora.

94 Carrera GT en Monza.

McLaren vence en el Campeonato GT de Monza.

96 Rallye de El Corte Inglés.

Puras y Citroën se estrenan con victoria.

100 Gran Premio de Brasil de Fórmula 1.

La temporada empieza con polémica. Schumacher fue descalificado por usar gasolina ilegal.

106 JUAN BALLESTA



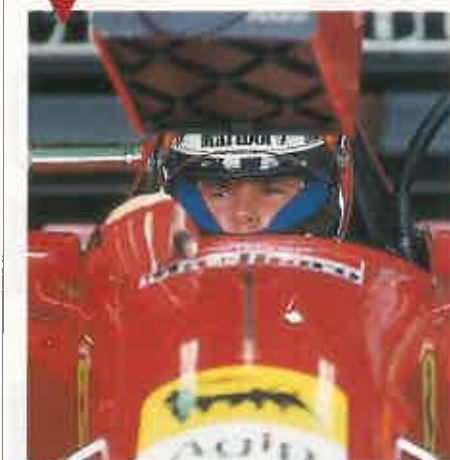
26 Dos deportivos para los más apasionados: el Alfa Romeo GTV y el Spider.



80 Arranca el Campeonato de España Turismos.

El Campeonato de España de Rallyes se inicia con victoria de Puras.

Benetton vuelve a crear la polémica. La victoria fue para Gerhard Berger.



94 Campeonato GT de Monza: nuevo triunfo para el McLaren F1 GTR. Y van tres.





PARA TODOS LOS BOLSILLOS.

CLIO CHIPIE 1.260.000 PTS*



Se adapta a la perfección a tus necesidades. Con el mejor precio y el diseño más atractivo. Con tapicería exclusiva, lunas tintadas y radiocassette con frontal extraíble. Y además, un regalo Chipie muy especial. Nuevo Chipie. Lo último de Clio.

Clio

JOVEN, AUNQUE
SOBRADAMENTE PREPARADO.

*Clio Chipie 1.2 3p. También disponible en versiones 1.2 5p. y 1.9 Diesel 3 y 5 p. Precio máximo recomendado en Península y Baleares. Válido para vehículos en stock, I.V.A., transporte, descuento promocional, subvención Plan Renove II e impuesto de matriculación incluidos. No acumulable a otras ofertas. Más de 2.000 instalaciones a su servicio. RENAULT recomienda lubricantes elf



RENAULT

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

Director:
Ángel Carchenilla

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

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

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

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY. RIGHT 1999. Depósito Legal: M.30.247. 1989. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euran-tio, 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

«El Renove está muerto»

CON esta desafortunada manifestación el Secretario de Estado del Ministerio de Industria, Juan Ignacio Moltó, dejaba perpleja a una numerosísima audiencia, compuesta por profesionales de todos los campos del automóvil. Reunidos recientemente en Madrid, participaban en unas jornadas organizadas por el Instituto de Empresa sobre el presente y futuro del sector de la automoción.

Durante las mismas, el presidente de los fabricantes (ANFAC), Carlos Espinosa de los Monteros, había expuesto una vez más la irregular situación actual, dependiente del perturbador baile de la divisa española y la subida constante de las materias primas. Así, mientras que la exportación sigue fuerte y es posible que podamos superar los resultados del año pasado, el mercado interior permanece indeciso.

Para Espinosa de los Monteros existe una debilidad clara en todo lo que se refiere a la demanda de bienes de consumo, motivada por una situación política que provoca la pérdida de confianza de los consumidores, que no ven claro el futuro y prefieren tener guardado el dinero. Para finalizar, destacó el hecho de que los fabricantes europeos sigan apostando por España para producir sus nuevos modelos, lo que demuestra nuestro alto nivel de competitividad industrial.

Por último, el presidente de ANFAC pidió la armonización fiscal del automóvil con el resto de Europa. De esta forma y como moderador, introducía el tema central de esta conferencia, que llevaba por título ¿Qué va a pasar después del Renove?, epígrafe en el que se constató sobradamente que

el Plan actual no está dando los resultados esperados.

Posteriormente Moltó, durante su intervención, desarrolló de forma confusa un balance sobre su gestión, desde su llegada al cargo hasta nuestros días. A través de él trató de demostrar todo lo positivo que su departamento ha realizado a favor de este sector. Después habló de la fiscalidad y sin decir nada en concreto hizo hincapié en que su única preocupación era buscar soluciones que beneficien a los coches fabricados en España, ya que ésa era su obligación y para eso le pagaban, «aunque fuera poco».

A continuación intervino Francisco Salazar Simpson, presidente de Faconauto, para recordar al secretario de Estado que más del 50 por ciento de los 220.000 empleos dedicados a la comercialización de automóviles viven de la importación. Para Salazar no tiene sentido

hablar de la fuerza que tiene que tener Europa para competir a nivel mundial, si después determinados países adoptan medidas

proteccionistas, que además perjudican la libre elección del ciudadano. A partir de ese momento y ya en el coloquio previamente programado, el señor Moltó resultó todavía más confuso.

Además de repetir continuamente su sorpresa ante lo que parece el único problema del mundo del automóvil, esto es, el impuesto de matriculación, tuvo lapsus al dirigirse a Carlos Espinosa de los Monteros, al que llamó Carlos Solchaga. Imitó durante su actuación el estilo del humorista más famoso de la televisión, para acabar certificando, ante la sorpresa de todos, la defunción del Renove. Te das cuen...

ÁNGEL CARCHENILLA

Para Espinosa, la situación política hace perder la confianza a los consumidores, que prefieren guardar el dinero



Casa Fundada en Cuba en 1862.



SIGNORE & MISTER & MONSIEUR & SEÑOR & CABALLERO & VARÓN & CIUDADANO & COMPAÑERO.

BACARDI CON TODO

SEMÁFOROS

Dicen que la primavera la sangre altera y que es estación de amores. Que se lo digan si no al ciudadano de Móstoles que, en un despecho amoroso, ha embadurnado más de 20 señales de tráfico con mensajes de amores no correspondidos. Ahora le busca la Policía Municipal, que quiere hacerle pagar 20.000 de multa por cada señal. La verdad es que si las 400.000 pesetas de vellón que el anónimo enamorado se las hubiese gastado en flores, en bombones o en desenfrenos, a lo mejor obtenía mejor recompensa.

El Gabinete de Prensa de Ford España ha enviado un comunicado a todos los medios de comunicación para informar que sus empleados, podrán vestir informalmente en su trabajo, siempre que las circunstancias lo permitan y no exista un contacto directo con clientes externos. En caso de duda, mantener el estilo tradicional. Esta medida, que está comenzando a extenderse en todo tipo de multinacionales hace olvidar la rigidez, incluso en los pequeños detalles a una gran estructura empresarial y habla de una nueva forma de entender las relaciones laborales.



MENOS DE 2 MILLONES

Seat Ibiza Marina

PARA este verano, Seat acaba de presentar su modelo de pret-a-porter. Perteneciente a la gama Ibiza, se ha bautizado Marina y ha puesto el acento en el lujo, la elegancia y el confort.

Prueba de ello es el atractivo y acogedor tejido Alcántara de color azul en la tapicería, combinado con los colores de los guarnecidos y cuadro de instrumentos.

En el exterior, retrovisores del mismo color metalizado de la carrocería y con mando eléctrico. Opcionalmente, puede disponerse de aire acondicionado, airbag y

sistema antirrobo.

Mecánicamente utiliza el motor 1.8 inyección de 90 caballos y el nivel GLX de equipamiento. Sus precios, tanto para la versión de 3 como de 5 puertas, 1.999.000 pesetas.



IN MEMORIAM

Abilio Bernaldo de Quirós

CON profundo dolor conocemos la noticia del fallecimiento, a los 71 años de edad, de Abilio Bernaldo de Quirós.

Natural de Valladolid y licenciado en Literatura y Ciencias de la información, Abilio fue el primer director de Asuntos Públicos e Institucionales que tuvo Ford España, en los días de la implantación de la compañía en España. Desde su puesto, se granjeó la amistad y el afecto de todos los medios de comunicación, con los que mantuvo una

relación más que fluida durante más de 11 años, hasta su nombramiento como responsable de TVG, la televisión autonómica de Galicia. Con anterioridad, Bernaldo de Quirós había desempeñado cargos de responsabilidad en Televisión Española y en Prensa y Radio del Movimiento. Desde estas líneas queremos sumarnos a las innumerables muestras de afecto y consideración que está recibiendo su familia. Descanse en paz


MILES DE
PERSONAS SE VAN
SIN PAGAR DE NUESTROS
CONCESIONARIOS.


Sin pagar la mano de obra. Sin pagar las piezas. Sin pagar los cambios de aceite. Ni los cambios de filtros. Ni el primer juego de neumáticos. Ni siquiera el primer cambio de las pastillas de freno. Ahora cuando compre un Toyota Carina E además de 3 años de garantía

tendrá el Mantenimiento Oficial Gratis durante los primeros 30.000 Km. o 1 año.

Infórmese en el 900 100 151 o en su concesionario más cercano.

TOYOTA CARINA E desde 2.495.800 ptas. SENTIR TOYOTA

(Incluye IVA, Impuesto de Matriculación y Transporte - 4p XLI)

Promoción válida desde el 1 de Marzo hasta el 31 de Mayo para vehículos en stock.

TRAGICO PUENTE DE SAN JOSE

Durante los cuatro días del «puente» de San José, que fue festivo en distintas comunidades españolas, se han producido 51 accidentes mortales, con el resultado de 57 muertos y 44 heridos graves. Esta cifra contrasta con los 41 muertos del año anterior. Hay que tener en cuenta que en 1994 el 19 de marzo cayó en sábado, por lo que se trató de un fin de semana convencional, en el que no se produjeron tantos desplazamientos como en este año, en el que más de cinco millones de coches se movieron por las carreteras españolas, según fuentes de la DGT.



DAEWOO EN POLONIA

La firma Daewoo ha firmado un acuerdo con la polaca FLS mediante el cual la coreana adquiere el 51 por ciento de la «Fabryka Samochodow Lublinie». Este acuerdo permitirá la fabricación de 90.000 coches en la República Popular de Polonia, destinados al mercado doméstico y a la exportación.

ESTE AÑO SE FABRICARÁN 40.000

Resucita el Seat Marbella



NO es frecuente el que un modelo fuera de producción vuelva a reiniciar su fabricación y con notable éxito. Es el caso del Seat Marbella, nacido como Panda hace 15 años,

que cesó su producción en 1993. Pero la demanda en mercados exteriores y nacional ha motivado el que vuelva a producirse en cadena, con una cadencia diaria que en estos momentos llega a las 180 unidades. En los días pasados se ha producido la unidad número 10.000 de esta segunda «reencarnación» y se espera poder producir en este año

otras 40.000 unidades, destinadas a los mercados alemán (15.000), italiano (6.000), francés (4.000) español (12.500) y de otros países.

PARA COCHES ANTIGUOS

Sin impuestos de circulación

EL Ayuntamiento de Barcelona por fin se ha hecho eco de una antigua reivindicación del Antic Car Club de Cataluña. En efecto, cuando se cumplen los 20 años de las primeras gestiones, acaban de otorgar una subvención del importe total del Impuesto de Circulación a todos aquellos vehículos construidos antes de 1973. Para acogerse es preciso que la entidad catalana extienda un certificado según el cual el vehículo es de colección y está al corriente del pago de los impuestos municipales. Artífices del acto fueron los responsables de la entidad catalana y el Concejal del Ambito de la Vía Pública, Joan Torres, que ha sabido comprender y reconocer la importancia cultural de estos vehículos, algo que va mucho más allá del mero importe de la tasa municipal.



Esta iniciativa, que algún otro municipio catalán también aplica unida a la comprensión que la Consejería de Industria de la Generalitat ha demostrado con las ITV de estos mismos vehículos, coloca a Cataluña en vanguardia de la salvaguarda del patrimonio cultural motorizado.

JOSE DE LA HOZ PEREZ-PLA

Director Comercial del Grupo 16 Revistas

JOSÉ de la Hoz Pérez-Pla ha sido nombrado director comercial del Grupo 16 Revistas el pasado mes de febrero. Desde 1993 hasta este nombramiento fue director general de G.R.P. (Gestión y Rentabilidad Publicitaria S. A.), empresa de exclusivas y medios de comunicación.

El nuevo director comercial del Grupo 16 Revistas comenzó su carrera publicita-



ria en Antena 3 de Radio en 1983 dentro de su departamento comercial, donde desarrolló las funciones de director comercial en Avila y Alicante. En 1988 pasó a desempeñar el cargo de director comercial regional en Andalucía y en diciembre de 1989 fue nombrado director comercial de la cadena Antena 3 de Radio en la central de Madrid.

SEGUN EL PARLAMENTO EUROPEO

La reducción de la velocidad es vital

SEGUN el ETCS, Consejo Europeo para la Seguridad de los Transportes, una reducción de 1 Km/h de la velocidad media de los vehículos supone automáticamente una disminución del 3 por ciento en la frecuencia de los accidentes. La disminución de la velocidad también implica una reducción de la gravedad de los accidentes: para los ocupantes de un vehículo implicado en una colisión a 80 kilómetros por hora, el índice de mortalidad es veinte veces más elevado que en un impacto a 30 kilómetros por hora.

Según el ETCS, una primera medida sería promover velocidades adecuadas para cada tipo de carreteras. Además, 15 años de experiencia en varios estados miembros de la Unión Europea demuestran que algunas técnicas adaptadas a los barrios de viviendas, como la instalación de dismuidores de velocidad, o la prohibición de accesos a determinadas zonas, pueden hacer disminuir del 15 al 80 por ciento el número de accidentes.

CATALUÑA

Atención a los jóvenes conductores

ENMARCADOS dentro de toda la serie de acciones dedicadas a los jóvenes conductores, el Instituto Catalán de Seguridad Viaria ha inaugurado el Stand Jo-

ven en la barcelonesa calle Diagonal, al tiempo que ha presentado el libro «Beber, vivir y convivir». El primero es un punto en el que se asesora a los jóvenes en cuestiones relativas al tráfico y la conducción de un modo activo y positivo, mientras que el segundo es un libro en el que se estudia la problemática del alcohol y la conducción. El doble acto fue presidido por el Consejero de Gobernación y el de Sanidad y Seguridad Social de la Generalitat, Xavier Pomés y Xavier Trias. Además de los estamentos oficiales, en esta campaña están implicados muchos elementos de la sociedad civil como pueden ser aseguradoras, escuelas de conducción, etc...



De buena fuente

Sólo dos tipos de gasóleo.

El Gobierno estudia la posibilidad de reducir a dos los tipos de gasóleos para reducir el fraude. Seguirá existiendo el «A» para automoción y reunificará uno solo para agricultura, pesca y calefacción, lo que también reducirá la complejidad de la distribución y venta de estos combustibles.

El pequeño Audi A3 aparecerá en la primavera próxima.

En varias ocasiones hemos hablado del futuro Audi pequeño, directo rival del VW Golf y del BMW Compact. Se saben algunas cosas más. Por ejemplo, que verá la luz en la primavera del 96 y que su motorización máxima será el cinco cilindros, 20 válvulas 1.800 turbo.

Los concesionarios de Alfa, al circuito.

En Italia, 700 concesionarios de Alfa van a recibir cursillos de pilotaje. Durarán dos días y quieren que los vendedores de la marca estén en condiciones de demostrar a los clientes la capacidad y prestaciones de los nuevos Spider y GTV. No cabe duda que la marca italiana retorna al espíritu deportivo.

Lady Di y los coches de moda.

En los tres últimos años, la princesa Diana ha marcado la moda en lo que a coches se refiere. Una fotografía de la discolora esposa del heredero a la corona británica bastaba para que el modelo elegido triplicara sus previsiones de ventas. Pues bien, la Princesa acaba de comprarse un Audi Cabrio para aprovechar los escasos días soleados de la primavera británica.

Un incendio dispara la alarma en el Eurotúnel.

No están teniendo mucha suerte los responsables del Túnel bajo el Canal de la Mancha. Primero fue el incidente con los coches deportivos, que resultaron seriamente dañados al rozar contra los fijadores del suelo, que tuvieron que ser modificados en los trenes lanzadera. Hace pocos días, el incendio de un Ford Escort en pleno trayecto bajo las aguas, disparó todas las alarmas. El incendio puso de manifiesto que los extintores no disponían de una correcta información sobre su uso, lo que retrasó la extinción del incendio, por lo que ha tenido que ser modificada esta información.

MUSICA SOBRE RUEDAS

EL rock y la balada viven en los últimos tiempos un romántico noviazgo en el que los intereses comerciales no están demasiado lejos de la pasión musical. Acaba de aparecer un doble álbum titulado «**Rock abrazados**» (Arcade 3200572) que recoge «24 baladas clásicas del rock» y que muestra esta íntima relación a través de temas luminosos de Janis Joplin, Art Garfunkel, Paul Young o Procol Harum, entre esas dos docenas que anuncia el disco. La mitología cinematográfica americana nos ha mostrado muchas veces esa pareja abrazada mientras el conduce. Pero para poder escuchar así este disco harían falta tres condiciones: asiento delantero corrido, cambio automático... y que no hubiera guardias de tráfico. Así que recomendamos el rock para la carretera y los abrazos para los estacionamientos.

Se echaba de menos el retorno de Rafael Amador al mundo del disco al frente de su mítica formación Pata Negra. «**Como una vara verde**» (BMG RCA 4492 2) se titula el disco de su retorno, largamente esperado tanto por los aficionados al rock como por los flamenquistas. Y Amador y su Pata Negra no defraudan a ninguno de ambos colectivos, con esa forma tan personal e irónica de concebir sus letras y esa potencia guitarrística que quizás sea su principal seña de identidad. No hay excesivas colaboraciones instrumentales y sí excelentes voces de refuerzo. Pero lo rodeen quienes lo rodeen, Rafael Amador y su poderosa personalidad emergen siempre en cada uno de sus discos. Quizás sea demasiado fuerte para algunos, pero en ese caso se recomienda que se empiece a saborear en dosis pequeñas hasta ir aumentando la ración.

Llevamos algunos meses recibiendo

mensajes constantes que afirmaban que los cantautores vuelven a estar de moda y que surge una nueva generación con ganas de tomar el relevo y hacer oír su propia voz, muy lejana de los mensajes políticos de la anterior y gran generación de los 60-70. Javier Alvarez es el primero en aparecer discográficamente y su aceptación, de salida, ha sido inmensa, lo que hace pensar que el público esperaba algo así. El álbum se titula simplemente con su nombre, «**Javier Alvarez**» (Chrysalis 8325682) y contiene una muestra lo suficientemente amplia de sus talentos para saber que estamos ante un autor con enjundia. De los que tiene cosas que decir y sabe cómo decirlas. Y que además es capaz de decirlas ya desde su primer disco.

Con Stolen Moments Red Hot + Cool (MCA GRP 97942) prosigue la campaña de álbumes discográficos que luchan contra el sida. En esta versión se sigue la línea de US3, el grupo *rapper* que logró fundir sus voces con los mejores músicos de jazz del sello Impulse, y asistimos a una ración de excelentes bases rítmicas proporcionadas por gente de la talla de Donald Byrd, Herbie Hancock, Ron Carter o Ramsey Lewis, aderezadas por recitados más o menos intencionados al gusto de hoy. Es mucho más suave de lo que suele gustar a los *rapperos*. Para compensar a los puristas, el disco es doble y en la segunda parte contamos con una impecable recreación del «**A love supreme**» de John Coltrane interpretado por Branford Marsalis, además de la versión de la propia viuda de Coltrane.

JOSÉ RAMON PARDO

TESTBOOK, UNA REVOLUCIONARIA HERRAMIENTA

LA tecnología del futuro ya ha llegado a los talleres. Ahora la diagnosis de las averías de los coches será mucho más fácil y rápida, ahorrando tiempo y dinero tanto a concesionarios como a clientes.

El TestBook es una herramienta muy singular. A grandes rasgos se trata de un ordenador personal 486 compatible que, bajo el entorno Windows y conectado al vehículo, averigua rápida y eficazmente los fallos que pueda tener en su sistema electrónico, y es capaz de repararlos al primer intento. Esta novedosa herramienta de diagnosis permite detectar la avería sin tener que desmontar ninguna pieza del coche, a la vez que sugiere la solución más correcta y cómo realizarla. La forma de trabajar con el TestBook es muy sencilla. El aparato se conecta a la ECU (Unidad de Control Electrónica) del coche. Después se introducen todos sus datos: modelo, número de bastidor... La manera que tiene el técnico de taller de comunicarse con el ordenador es a través de la pantalla, que es sensible al tacto y va ofreciendo un serie de opciones, que irán desechándose hasta encontrar la avería.



TELECOMUNICACIONES SONY

CM-R111: revolucionario

HOY por hoy, la telefonía y los sistemas de comunicación interpersonal plantean algunos de los retos tecnológicos más apasionantes del momento. Sony asume ese reto y desarrolla teléfonos que cambiarán su forma de comunicarse.

Por eso presenta lo más grande en telefonía móvil: el primer teléfono realmente de bolsillo. Se trata del CM-R111, un teléfono que contiene la tecnología más avanzada en telecomunicaciones en el espacio de un paquete de cigarrillos. Tan



ligero y compacto que olvidará que lleva encima un teléfono móvil.

La gama de accesorios del CM-R111 es capaz de satisfacer a los más exigentes: adaptador CA/cargador de baterías, batería de larga duración, antena de extra ganancia, kit manos libres controlado por mando a distancia, adaptador para el encendedor del vehículo, funda de protección, etc. Pero las extraordinarias posibilidades del CM-R111 no terminan aquí. Con un tamaño de 6x8,5x2 cms. y un peso de 185 gramos (batería incluida), permite 120 minutos en conversación y 30 horas en espera. Posee nueve memorias numéricas, código de seguridad y bloqueo.

Está dotado de un mando a distancia (del tamaño de una tarjeta de crédito) con doble emisor de infrarrojos para controlar el auricular remoto y el kit manos libres.

Con el CM-R111, Sony pone en sus manos el futuro de la telefonía móvil con prestaciones pensadas para los más exigentes.

NUEVA GAMA DE ALTAVOCES ALPINE

Para permitir el disfrute de un excelente sonido con un coste moderado, Alpine presenta una gama de altavoces llamada Serie S. Todos los modelos de la serie han sido contruidos con los bordes de caucho natural y el tweeter es de cúpula balanceada. Como resultado de esta selección de materiales se obtiene una respuesta en graves de gran potencia. El diseño externo de los altavoces responde a la calidad interior. Los precios de los cuatro oscilan entre 18.990 de los SPS-1025 y las 8.900 de los SPS-6935. El IVA no está incluido.

VEN AL GRAN PREMIO DE JEREZ CON

Fortuna
Quality Choice

SORTEAMOS 100 VIAJES ¡GRATIS!
AL GRAN PREMIO DE JEREZ
CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOCICLISMO
DEL 5 AL 7 DE MAYO DE 1995
Infórmate en tu estanco.

Las Autoridades Sanitarias advierten que el tabaco perjudica seriamente la salud.

PROMOCIÓN NO VÁLIDA PARA MENORES DE 18 AÑOS. PROMOCIÓN VÁLIDA HASTA EL 20.4.95. SORTEO A CELEBRAR ANTE NOTARIO EL 24.4.95.



Nuevo Nissan Maxima QX

Motores V6 24 válvulas. 140 CV y 193 CV. Suspensión con sistema de control lineal MLB. Climatizador. Tapicería de piel natural. Asientos calefactados. Equipo audio con compact disc. Asientos con regulación eléctrica. Control automático de velocidad. 3 años de garantía total.



AHORA
NISSAN

PORSCHE 911 TURBO

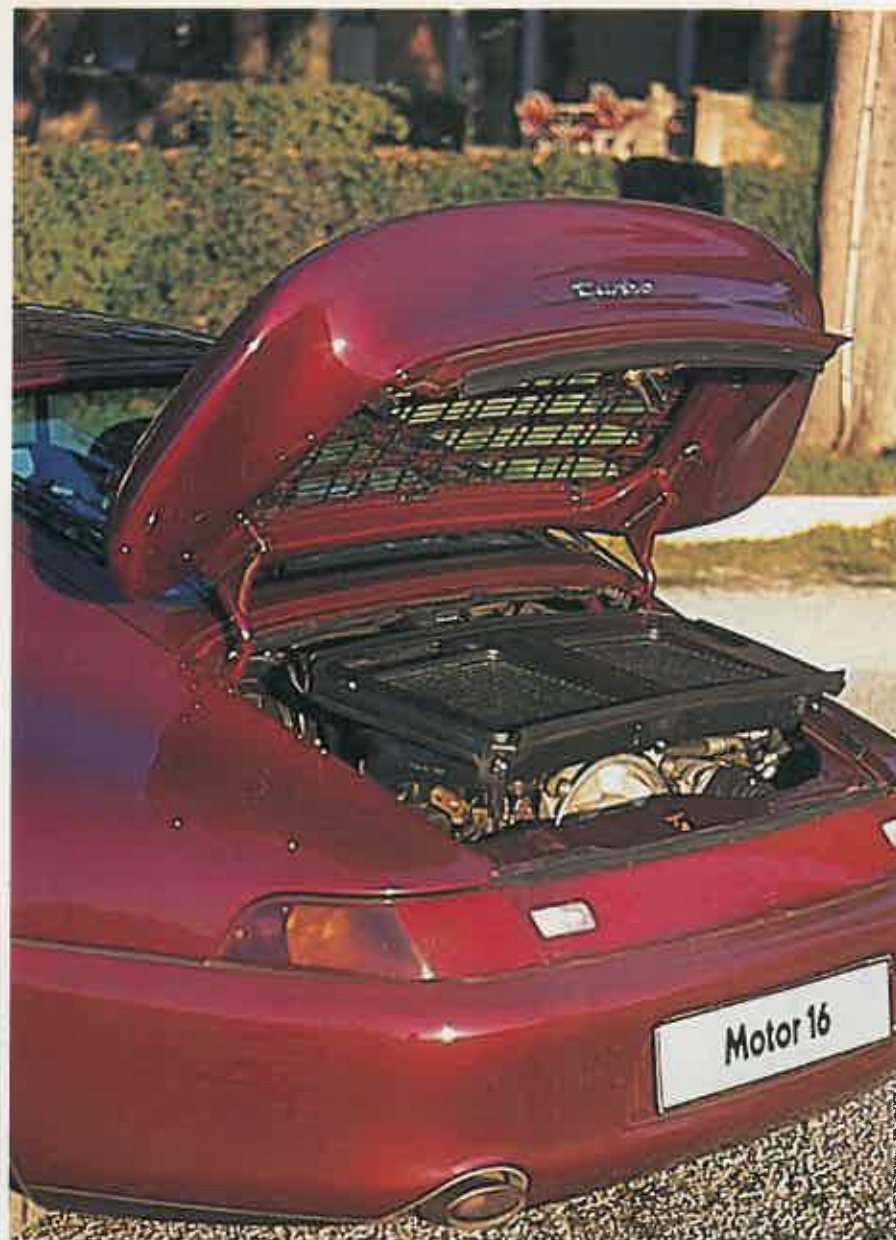
¡Qué pasada!

Porsche vuelve a la carga con el Turbo. La última generación de este modelo eleva el listón hasta unos niveles insospechados, sobre todo si se tiene en cuenta que la configuración mecánica del 911, con el motor por detrás del eje posterior, no parece la más apropiada para domar 408 caballos.

PARA los técnicos de Weissach (lugar donde radica el departamento de investigación y desarrollo de Porsche) este proyecto ha sido todo un desafío. Por una parte era necesario conseguir un nivel de pres-

taciones muy elevado, prácticamente similar al de un coche de competición, lo cual se ha conseguido gracias al doble turbo. Por otra parte había que conseguir un excelente nivel de seguridad activa, es ♦♦♦





El llamativo alerón deja paso a un motor de doble turbo basado en el seis cilindros opuestos del Carrera. Da una potencia de 408 caballos y un par máximo de 55 mkg a 4.500 rpm. Las nuevas llantas de aleación tienen los radios huecos para aligerar.

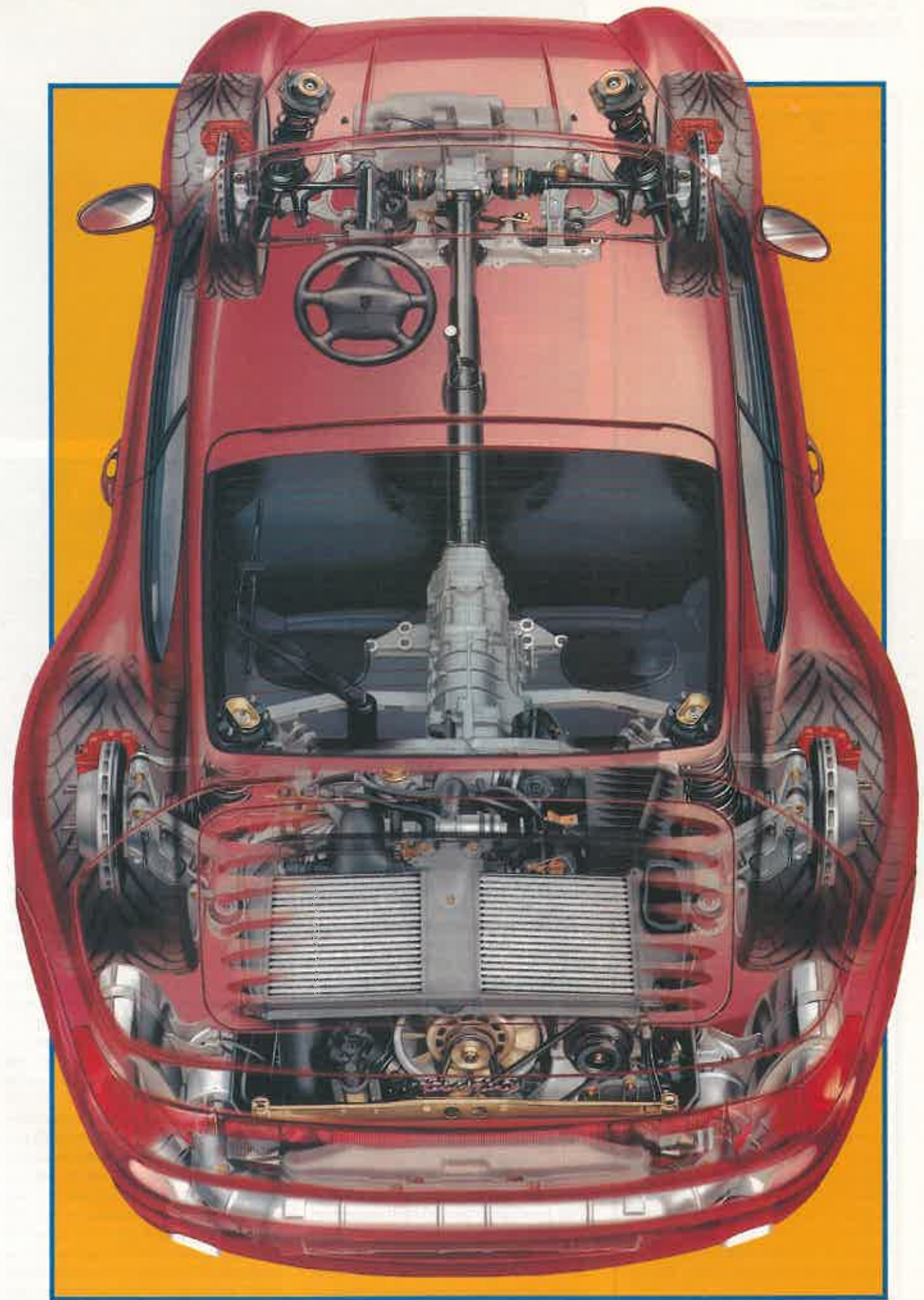


decir buen comportamiento, buenos frenos y docilidad de conducción. Este requerimiento casi obligó a la incorporación de la tracción a las cuatro ruedas. Por último se buscó una reducción en los consumos y en las emisiones de gases de escape. Este punto se ha conseguido gracias a la más avanzada tecnología en cuestiones de gestión de motor (Bosch Motronic 5.2) y a una caja de cambios de seis marchas.

El resultado de todo esto es un coche con el tradicional motor de seis cilindros boxer de 3.600 centímetros cúbicos, un turbocompresor KKK por cada bancada de cilindros, tracción permanente a las cuatro ruedas y un peso razonable: 1.500 kilos en orden de marcha. La solución del doble turbo tiene su explicación cuando se estudian las curvas de potencia y par. Si bien lo primero que llama la atención son los 408 caballos de potencia que ofrece este nuevo Porsche, lo verdaderamente interesante es el par. La cifra de par máximo es de 55 mkg a 4.500 vueltas, pero a 2.500 vueltas ya se disfrutan de 45 mkg, con lo cual se cuenta con un motor con un amplísimo régimen de utilización. Esta bondad del motor ha permitido emplear unos desarrollos tal vez algo largos, aunque el hecho de contar con una caja de seis velocidades minimiza este punto.

Si bien el motor no merece más que halagos, lo verdaderamente sorprendente del nuevo Turbo es el trabajo realizado sobre el bastidor y las suspensiones. Respecto a las versiones de dos ruedas motrices se ha mejorado ligeramente el reparto de pesos, que ahora es de un 40 por ciento delante y un 60 por ciento detrás. El incremento de 80 kilos que tiene la versión Turbo sobre el Carrera 4 está localizado en el eje posterior, por lo que el excelente equilibrio de aquella versión se ve ligeramente afectado en ésta. El sistema de tracción a las cuatro ruedas es prácticamente igual que el que se emplea en el Carrera 4.

Un viscoacoplador se encarga de repartir la fuerza entre los dos ejes, mientras que en el eje posterior un diferencial autoblocante se encarga de asegurar la motricidad. Este diferencial tiene la peculiaridad de estar tarado en un 25 por ciento en aceleración y en un 40 por



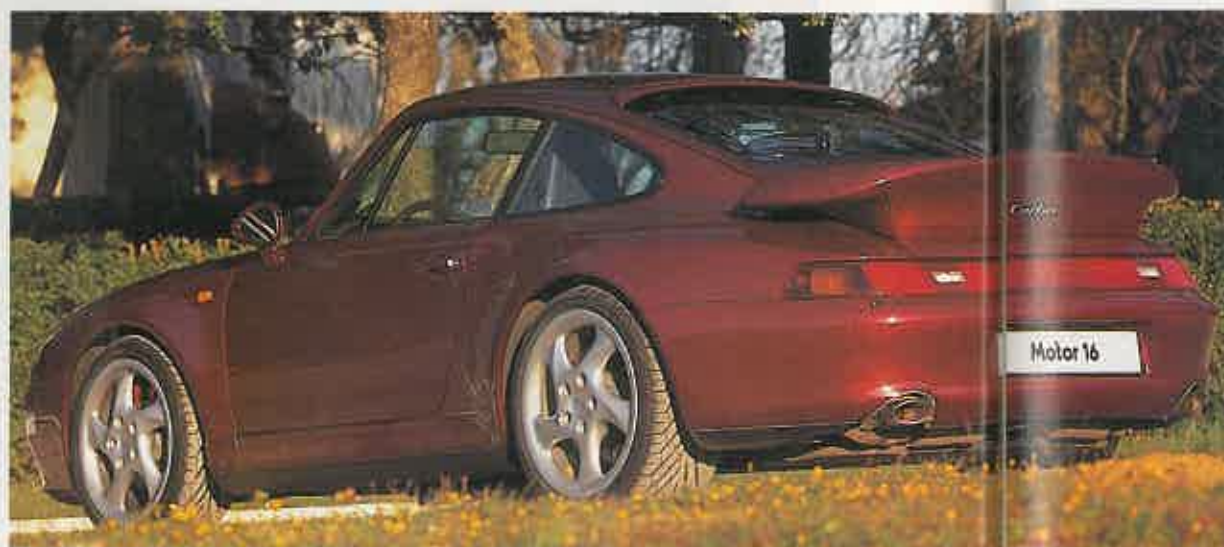
ROHRL, DOS COCHES EN UNO

DURANTE la toma de contacto del Porsche 911 Turbo, tuvimos la ayuda del Walter Rohrl, Campeón del Mundo de Rallyes y piloto que habitualmente colabora con Porsche en la puesta a punto de sus modelos tanto de calle como de competición. Sus palabras sobre el coche son concluyentes: «Para mí es un coche excepcional, porque se ha conseguido unir dos personalidades diferentes bajo una misma carrocería. Por una parte se puede disfrutar de un coche razonablemente cómodo y asequible para cualquier nivel de conducción, con unos niveles de seguridad elevadísimos. Por otra parte se descubre el tremendo potencial del coche. Es casi un coche de carreras que permite a un buen conductor rodar muy deprisa, pero con más facilidad que si se tratase de un dos ruedas motrices. Posiblemente, el conductor medio se encuentra más a gusto en un Carrera 4, pero este coche ofrece mucho más para los más exigentes. Yo he trabajado en la puesta a punto del GT2, un coche pensado para la competición, pues bien, con el turbo se rueda prácticamente tan deprisa, pero mucho más relajado. En otro modelo, cuando se rueda al límite, el más mínimo error se paga con una salida de pista, sin embargo, el Turbo te permite reaccionar y corregir tu error. Sin duda en competición este coche sería un arma imbatible, pero la actual reglamentación penaliza en exceso este coche, cuyo peso habría que



conductor medio se encuentra más a gusto en un Carrera 4, pero este coche ofrece mucho más para los más exigentes. Yo he trabajado en la puesta a punto del GT2, un coche pensado para la competición, pues bien, con el turbo se rueda prácticamente tan deprisa, pero mucho más relajado. En otro modelo, cuando se rueda al límite, el más mínimo error se paga con una salida de pista, sin embargo, el Turbo te permite reaccionar y corregir tu error. Sin duda en competición este coche sería un arma imbatible, pero la actual reglamentación penaliza en exceso este coche, cuyo peso habría que

tremendo potencial del coche. Es casi un coche de carreras que permite a un buen conductor rodar muy deprisa, pero con más facilidad que si se tratase de un dos ruedas motrices. Posiblemente, el



El aspecto del coche es impresionante. Los neumáticos traseros calzan unas 285/30 ZR18 que quitan el hiipo. Hay que tener en cuenta que aunque el 911 Turbo es tracción total, se han inclinado por ofrecer un comportamiento de tracción trasera. Los interiores cambian poco.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Trasero longitudinal de seis cilindros opuestos en dos bancadas. Bloque y culata aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por bancada accionado por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de ocho apoyos. Refrigerado por aire. Cilindrada: 3.600 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 100 mm. Carrera: 76,4 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 408 CV (300 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 55,0 mkg (540 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, dos turbocompresores, dos intercoolers. Combustible: Euro-súper Plus 98 octanos, sin plomo. **TRANSMISIÓN:** Tracción integral. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. **DIRECCIÓN:** Sistema: De piñón y cremallera, asistida. **FRENOS:** Discos ventilados en las cuatro ruedas, mordaza fija de aluminio de cuatro bombines sistema antibloqueo ABS. **SUSPENSIÓN:** Delantera: Ruedas suspendidas indep. en brazos transversales y patas telescópicas tipo McPherson, amortiguadores neumáticos de doble tubo y barra estabilizadora. Trasera: Multibrazo sistema LSA, amortiguadores de doble tubo y barra estabilizadora. **RUEDAS:** Neumáticos delant.: 225/40 ZR 18. Delant.: 285/30 ZR18. Llantas de aleación. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso: 1.500 kg. Capacidad del depósito de combustible: 73,5 l. **PRESTACIONES:** Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 4,5 s. V. Max: 290 Km/h. 1.000 m. salida parada: 23,0 s.

ciento en frenado. En general, el 911 Turbo se comporta como un coche de propulsión posterior, dejando la ayuda de las ruedas delanteras para situaciones límite o de poca adherencia. Esto resulta evidente sólo con observar la diferencia entre los neumáticos delanteros y traseros. Delante, el 911 Turbo monta unos 225/40 ZR 18, mientras que detrás las gomas son 285/30 ZR 18. También es curioso el nuevo tipo de llantas de aleación de radios huecos, que reduce el peso de las mismas en un 20 por ciento dejando el peso de una enorme llanta de 10x18 pulgadas en sólo 2,9 kilos.

En realidad, el Porsche 911 Turbo es un coche con doble personalidad. Por una parte es un dócil deportivo en el cual se puede ir de compras o una máquina supereficaz digna de los más atrevidos. En las primeras circunstancias se puede conducir

con un nivel de confort razonable y con la facilidad de manejo que ha caracterizado a las últimas generaciones de 911. El único inconveniente a la posición de conducción es la ausencia de regulación de altura en el volante. El pedal de embrague, con asistencia hidráulica, se acciona con mucha suavidad. Este sistema ha reducido en un 25 por ciento la presión necesaria para accionarlo. La peculiar posición de los pedales sólo requiere un pequeño tiempo de adaptación.

En este tipo de conducción además se consigue un consumo francamente bueno. Si se rueda en marchas largas sin apurar en exceso las posibilidades del seis cilindros y sin que los dos turbocompresores se pongan a soplar a pleno pulmón, lo cual no quiere decir que vayamos despacio, el consumo se puede mantener en torno a 12 litros cada cien

kilómetros, según anuncia el ordenador de abordo del 911. Ahora bien, si se quieren explorar los límites de tan singular ingenio, hay que contar con unas buenas manos, ya que las posibilidades son insospechadas. Al acelerar a fondo, los 408 caballos nos golpean la espalda con dureza empujando el coche hacia delante sin contemplación. Los 290 kilómetros por hora que anuncia el fabricante como velocidad máxima son reales y se alcanzan con cierta facilidad.

A pesar de su elevado nivel de prestaciones, el Turbo se conduce con bastante facilidad y admite ciertos errores del conductor. Los excelentes frenos, son capaces de detener el coche desde 200 kilómetros por hora en sólo cinco segundos. Evidentemente, un coche con esta potencia da lugar a muchas interpretaciones de conducción, pero

lo más razonable parece abordar las curvas más cerradas muy despacio para soltar toda la caballería una vez dentro. En estas circunstancias el excelente bastidor el Porsche realiza su trabajo y catapulta al coche hacia delante manteniendo en todo momento la línea trazada según la voluntad del conductor.

Cuando el piso se riza o aparecen algunos bombeos pronunciados en el asfalto, la cosa se complica, ya que los generosos neumáticos transmiten con fidelidad al volante todos los cambios de asfalto y hay que mantener la atención en todo momento. Para el conductor medio, el equilibrio del Turbo se encuentra cuando se puede rodar con el motor ligeramente por encima de las 4.000 vueltas. A este ritmo las reacciones del motor son perfectamente previsibles y se dispone de una cantidad de energía suficiente para cualquier

cosa que se quiera hacer. Si lo que se desea es arañar algunas décimas de segundo más, entonces hay que subir al umbral de la zona roja del cuentavueeltas.

Por lo demás, este superlativo 911 cuenta con un equipamiento muy completo y un nivel de confort que permite realizar largos desplazamientos sin que se resientan los huesos. Resulta evidente que al realizar este coche se han puesto los ojos principalmente en el mercado americano que, sin duda, absorberá la mayor parte de las 2.100 unidades que en principio está previsto que se produzcan al año. De momento, toda la producción que va a salir de la factoría de Porsche en 1995 ya está adjudicada a sus futuros dueños, y en España, el precio es de 20.039.000 pesetas.

TEXTO Y FOTOS: VICTOR PICCIONE



LO ÚLTIMO

En junio empezarán a rodar por las carreteras europeas los nuevos Mercedes de la Clase E. Sin duda se trata del diseño más atrevido que ha realizado la firma alemana en los últimos años. Pero no sólo se trata de un nuevo diseño, ya que hay importantes mejoras en el interior.

El nuevo Clase E (abajo) sustituye al Mercedes que más éxitos comerciales ha obtenido hasta la fecha (arriba). Al margen del nuevo estilo del frontal con el doble faro, el nuevo modelo es ligeramente más largo y tanto su parabrisas como la luneta posterior, son más grandes e inclinados, dando al conjunto un cierto aire de coupé. La habitabilidad interior también se ha mejorado sensiblemente.

CUANDO en el Salón de Ginebra de 1993 Mercedes presentó su Studio Coupé, muy pocos podíamos sospechar que las líneas maestras de aquel prototipo se plasmarían en la berlina media de más éxito de la marca. Pues bien, el nuevo Clase E ya ha visto la luz y supone una revolución dentro de los clásicos cánones de diseño de la marca. El doble faro delantero, con un capó ondulado y toda una línea más estilizada aporta una gran cantidad de dinamismo al conjunto del nuevo coche. Todo ello sin perder los rasgos característicos de la marca. Hay que dejar bien claro que se trata de un modelo totalmente nuevo que incorpora una buen número de novedades de tipo técnico sobre su predecesor, dirigidas a mejorar aspectos vitales como el confort, la seguridad

y el consumo. Entre estos aspectos hay que destacar la nueva estructura del coche, rígida y ligera, estudiada para proteger a sus ocupantes. La incorporación de un airbag lateral supone un hito en la carrera por la seguridad total. Este airbag reduce el riesgo de lesiones en los impactos laterales.

En cuanto a la mecánica, también hay importantes mejoras. Los nuevos Clase E dispondrán de motores de cuatro, seis y ocho cilindros en gasolina. Todos ellos proceden de la nueva generación de propulsores que ya se emplea en otras gamas de la marca. Como novedad más importante en cuanto a los motores, hay que destacar la incorporación de un motor diesel de inyección directa capaz de conseguir un consumo medio en utilización normal en

torno a los 6 litros cada cien kilómetros. Las suspensiones han sido mejoradas para acentuar el equilibrio entre confort y seguridad. Un dato curioso es que en la dirección, Mercedes utiliza en el nuevo E un sistema de cremallera en lugar del tradicional sistema de recirculación de bolas.

La longitud total del nuevo Mercedes apenas se incrementa en tres centímetros, pero en su interior se ha mejorado la amplitud especialmente detrás.

El programa completo de la Clase E contempla, al igual que en su predecesor, la aparición de un familiar, que está previsto para 1996, así como un coupé. Según Helmut Werner, presidente de la compañía, el nuevo modelo simboliza el cambio de rumbo de la empresa.



R U M B O N U E V O S M E R C E D E S C L A S E E A L F U T U R O

ALFA ROMEO GTV/ SPIDER

Las primeras impresiones al volante de los dos deportivos de Alfa Romeo no pueden ser más positivas. El conductor de los GTV y Spider tiene las emociones aseguradas. Los más equilibrados son los que cuentan con el motor de 4 cilindros.

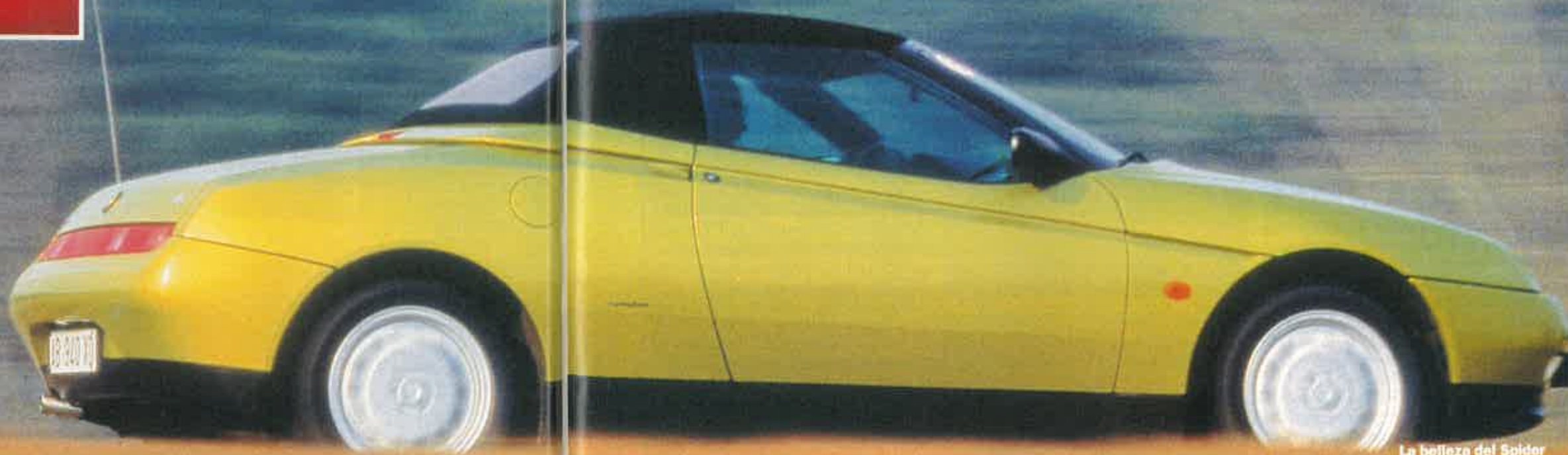


EL espléndido Spider y el bellísimo GTV son deportivos que heredan con fuerza la pura tradición Alfa Romeo. Deportivos de dos plazas, aunque en el GTV también se disponga de dos más de emergencia. Y los hemos conducido sobre la grandiosa pista de Balocco, el santuario de la marca italiana en el que se prueba todo producto antes de iniciar su comercialización. Las primeras vueltas al enrevesado circuito, además de servirnos para comprobar que existen importantes diferencias entre ambos modelos, nos confirman que el placer de conducción está asegurado gracias al brillante motor Alfa Romeo 2.0 con culata de 16 válvulas, variador de fase, doble encendido por cada cilindro y 150 caballos de potencia. A la par del nuevo motor, la línea que se ha plasmado en el cuerpo ♦♦♦

Las líneas no pueden ser más esbeltas y bellas. El Alfa Romeo GTV enamora a primera vista.



EMOCION ASEGURADA



La belleza del Spider también es incuestionable. La colaboración de Pininfarina está clara.

Los modelos más equilibrados son los que cuentan con el motor de cuatro cilindros y 150 caballos.



de los hermanos no sólo transmite solidez y deportividad, si no que hace pensar automáticamente en que uno se encuentra ante un deportivo Alfa Romeo.

Lo cierto es que ambos modelos enamoran a primera vista. Como es lógico, el parentesco entre el Spider y el GTV es fuerte, pero no total. El techo de lona deja a la vista un tercer volumen y el acabado de la tapa del maletero guarda unas líneas más suaves que en el modelo cerrado. Estas diferencias son suficientes como para proporcionar personalidades bien distintas.

Menor entusiasmo suscitan los interiores, que no son muy corrientes. Sobre todo en el caso del salpicadero y la consola central. Esto no significa que los consideremos feos, más bien poco coherentes con el bellísimo diseño exterior.

Sobre la carretera, los dos nuevos deportivos son muy diferentes y destinados a un público de exigencias diversas. El Alfa Romeo Spider cuenta con una estructura obviamente menos rígida que el GTV y



está pensado para circular descapotado a velocidades de cruce moderadas sin querer exprimir al máximo la potencia del motor. El Coupé GTV se ajusta más a las palabras de Walter De Silva, «capo» del centro de estilo de la marca, que dice que es una especie de «máquina de guerra», un verdadero deportivo capaz de proporcionar grandes satisfacciones a quien ama pilotar su propio automóvil.

Con el coupé, y gracias a la nueva suspensión trasera en la que cada rueda está guiada por cuatro brazos, el coche se puede manejar no sólo con el volante si no también con el acelerador.

Siguiendo el esquema mecánico de tracción delantera, el GTV ofrece un comportamiento sano, divertido y seguro. En el Spider las reacciones son más suaves. Sus suspensiones son más blandas y confortables y los balanceos más acusados.

En ambos, los largos recorridos de la palanca de cambios y el tacto del pedal de freno nos han parecido

Se ofrecerán tres motorizaciones: la de cuatro cilindros y dos de seis en V, una con turbo y 200 caballos y otra que sólo llevará el Spider de 192 CV.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TWIN SPARK 16V	2.0 V6 TURBO	3.0 V6
Disposición	Delantero transversal.	Delantero transversal	Delantero transversal.
Nº de cilindros	4 en línea.	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.970	1.996	2.959
Nº válvulas por cilindro	4	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Iny. elect. turbo e interc.	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	8 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	150 cv/6.200	200 cv/6.000	192 cv/5.600
Par máximo / r.p.m.	19,1 mkg/4.000	27,6 mkg/2.400	26,6 mkg/4.400
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera.	Delantera.
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
DIRECCIÓN Y FRENOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent./discos ABS	Discos vent./discos ABS	Discos vent./discos ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente.
Trasera	Independiente.	Independiente	Independiente.
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.370	1.430	1.420
Largo/ancho/alto (mm)	4.285/1.780/1.318	4.285/1.780/1.318	4.285/1.780/1.315
Capacidad del depósito (l)	70	70	70
Volumen del maletero (l) (3/5p)	110	110	110
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	8,4	7,4	7,3
Velocidad Máxima (km/h)	215	235	225
Consumo Urbano (l/100 km)	10,4	12,0	13,0
A 90 km/h (l/100 km)	6,2	7,2	6,8
A 120 km/h (l/100 km)	7,8	9,3	8,7

poco compatibles, al menos en estas unidades, con una conducción deportiva. De las tres motorizaciones previstas para estos dos deportivos, es la de cuatro cilindros y 150 caballos la que nos ha parecido más equilibrada. Los motores de seis cilindros parecen pesar excesivamente sobre el tren delantero, lo cual supone un cambio de comportamiento acentuado, con una tendencia al subviraje, sobre todo en el Spider.

Nuestra elección la orientaría a los cuatro cilindros, también porque las prestaciones son elevadas. Alfa Romeo asegura una velocidad máxima de 215 Km/h. (210 en el Spider) y una aceleración de 8,5 segundos para alcanzar los 100 Km/h.

Los dos modelos tienen los ingredientes necesarios como para revolucionar el mercado. Aunque el precio final —se habla de cerca de seis millones de pesetas en Italia—, tendrá la última palabra.

TEXTO Y FOTOS: GIANCARLO PERINI

EL RENAULT TWINGO
A LOS 30.000 KILOMETROS

Pequeño y resistente

Finalizada nuestra prueba de largo recorrido, el Renault Twingo ha sido objeto de un estudio exhaustivo. Previamente ha tenido que aguantar el trato diario de unos conductores exigentes que, después de realizar un buen número de kilómetros, han valorado positivamente el funcionamiento del modelo más pequeño de Renault. El Twingo ha pasado sin problemas los primeros 30.000 kilómetros



HACE ya dos años, Renault se salía de los cánones habituales y realizaba un coche de novedosa estética y nuevo concepto. Se trataba del Renault Twingo, el primer modelo utilitario de pequeñas dimensiones cuya característica innovadora era su carrocería de diseño monovolumen. Su principal objetivo estaba muy claro, conseguir una buena habitabilidad interior sin por ello tener que recurrir a una estructura de grandes dimensiones. Esto se completó con una mecánica económica y con un nivel de acabado y equipamiento sencillos que permitieron ajustar el precio al máximo.

El éxito no se hizo esperar y el público observó rápida-



mente en el Twingo un aire de simpatía y desenfadado, encontrando un coche realmente polivalente, ideal para circular por la ciudad, económico de mantener y de adquirir, fácil de aparcar, bastante agradecido en carretera y, sobre todo, tan amplio en su interior como un coche de mayor tamaño.

La fórmula no ha podido ser más acertada y muestra de ello ha sido su volumen de ventas en unos años en los que, el sector del automóvil y la economía en general, están atravesando momentos difíciles. Desde su aparición en España en el verano de 1993 el Twingo ha estado siempre entre los 20 modelos más vendidos y este éxito justificaba sobradamente una prueba de larga duración en Motor 16.

Como es costumbre, nada más llegar a las manos de Angel Robledo, nuestro «Jefe de Boxes» como cariñosamente le conocemos en la redacción, el Twingo fue revisado en su totalidad y se midieron todos los elementos que están sometidos a desgaste. También fueron sustituidos el aceite del motor y del cambio por el lubricante Shell que utilizamos habitualmente en todas nuestras pruebas de 30.000 kilómetros.

Una vez realizadas estas primeras comprobaciones... carretera y manta. Si en la ciudad es una

delicia circular con un coche de estas dimensiones por su agilidad y facilidad para aparcar, en la carretera ha sorprendido a todos los conductores que se pusieron al volante del Twingo con unas aptitudes y un comportamiento extraordinarios. Su pequeño motor de 55 caballos es un viejo conocido puesto al día, ya que es la misma mecánica que equipaban los antiguos Renault 5, con algo más de cubicaje y la adopción de una inyección electrónica monopunto más acorde con los tiempos que corren. Dicho motor ha demostrado ser capaz de devorar kilómetros con total fiabilidad y a un ritmo más que



El compresor del aire acondicionado es potente y permite enfriar el caluroso habitáculo del Twingo en poco tiempo. Su funcionamiento fue correcto en todo momento.



El embrague apenas se ha resentido después de la prueba. El desgaste del disco era insignificante y tenía material suficiente para realizar muchos más kilómetros.



El equipo motor presenta un estado extraordinario después de 30.000 kilómetros. Esto es señal de que la lubricación de todas las piezas se ha realizado con eficacia.



Los medios puntos del cárter de aceite rezumaban ligeramente. A pesar de todo, el consumo de lubricante en el Renault Twingo fue prácticamente nulo.



Los amortiguadores y los muelles mantienen la misma eficacia después de todos estos kilómetros. El tarado es bastante suave, pero permiten obtener una buena relación estabilidad/confort.



En un coche con tanta superficie acristalada es fundamental disponer de una buena climatización. El aire acondicionado, opcional, es muy efectivo, mientras que la ventilación es potente.



La brida de unión de la parte final del tubo de escape que contiene el catalizador dio algunos problemas de montaje. A la hora de unirlo con la siguiente parte del escape la operación resultó algo engorrosa.



El líquido de frenos que equipa de serie el Twingo demostró ser de baja calidad. El punto de ebullición es algo bajo y no aguanta demasiado bien las temperaturas altas. Este problema se soluciona cambiando dicho fluido.

EL ACEITE A EXAMEN

LA colaboración de Shell en esta prueba de 30.000 kilómetros ha sido de gran ayuda una vez más. El aceite de origen fue sustituido nada más comenzar el rodaje por el Shell Helix Plus 15W50, el lubricante que utilizamos habitualmente en nuestras pruebas de larga duración. Como es costumbre, después de cada cambio de aceite fueron enviadas unas muestras para su posterior análisis en los laboratorios de Shell. Los resultados han sido muy positivos y el aceite analizado ha demostrado que la estanqueidad del motor ha sido correcta, no encontrando filtraciones de gasolina y observando unos niveles de contaminación y desgaste correctos. Únicamente en el primer análisis se detectaron algunas partículas abrasivas que, como es lógico, se forman a lo largo del rodaje.



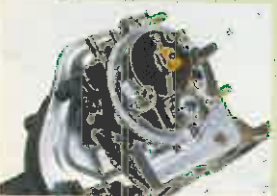
Los resultados han sido muy positivos y el aceite analizado ha demostrado que la estanqueidad del motor ha sido correcta, no encontrando filtraciones de gasolina y observando unos niveles de contaminación y desgaste correctos. Únicamente en el primer análisis se detectaron algunas partículas abrasivas que, como es lógico, se forman a lo largo del rodaje.

LA INYECCION A EXAMEN

LA veterana mecánica del Twingo se ha puesto al día con una eficaz inyección electrónica monopunto, más propia de los tiempos que corren y elemento imprescindible actualmente debido al uso del catalizador.

Su funcionamiento ha sido correcto durante la prueba y la calidad de combustión fue sensacional de principio a fin, como lo demuestran la escasez de sedimentos en el equipo motor y los diferentes análisis de gases contaminantes realizados a lo largo de la prueba que, en todo momento, se mantuvieron dentro de unos valores óptimos.

Sólo al finalizar la prueba se observó un pequeño aumento de las emisiones de dióxido de carbono motivadas por un filtro de aire al que le llegaba ya la hora de ser sustituido de nuevo.



El interior del Twingo es sencillo y de aspecto colorista. Aunque no hay grandes concesiones al equipamiento, el ajuste de todos los elementos se ha mostrado correcto.



sorprendente. El Twingo no tiene complejos al salir a carretera abierta e, incluso, viajó sin rechistar hasta el circuito de Le Mans de una sola tirada (1.300 kilómetros de ida y otros tantos de vuelta en un sólo fin de semana). Por supuesto, el Twingo de nuestra prueba ha pasado por la mayor parte de las provincias españolas y ha conocido carreteras de todo tipo.

Lo que más ha sorprendido a los conductores que han tenido ocasión de probarlo es su excelente habitabilidad interior. A pesar de tener un tamaño de tan sólo 3,4 metros de longitud, el Twingo hace gala de una

sorprendente aprovechamiento del espacio gracias a su concepción monovolumen, ofreciendo espacio más que suficiente para viajar con una amplitud digna de un coche de mayor tamaño. A esto hay que unir la versatilidad que ofrece la posibilidad de correr para delante o detrás el asiento trasero, lo que permite ganar un mayor espacio para las piernas de los pasajeros o un mayor volumen del maletero en función de las necesidades del momento.

El aspecto interior está también muy conseguido y predomina la sencillez y la funcionalidad, auni-

RENAULT TWINGO A LOS 30.000 KILOMETROS

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.239 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 74 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 55 CV (40,4 kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 9,3 mkg (91,1 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,1 km/h.

DIRECCION

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

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson con triángulo inferior amortiguador. Muelles y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Trasera: Eje elástico en forma de H formado por dos semicoquillas embutidas. Muelles y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

RUEDAS

Neumáticos: 145/70 R 13. Llantas de chapa de 4,5 J X 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 790 kg. Capacidad del depósito de combustible: 40 litros.

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
CIUDAD			
A 28 km/h de promedio	7,0	6,7	6,8
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,3	5,1	5,2
En conducción rápida	9,2	9,3	9,1
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	8,2	7,6	7,7
A 140 km/h de cruceo	9,1	8,8	8,6
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	6,9	6,3	6,4
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	529	584	575



PRESTACIONES

	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	146	149	151
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	19,9	20,1	19,8
1.000 m. salida parada (seg.)	37,1	37,0	36,9
0-100 km/h (seg.)	16,1	16,2	16,0
Metros recorridos	288	289	285
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,8	21,0	20,7
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,5	22,4	22,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	39,5	39,3	39,0
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	43,2	43,4	43,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	22,3	22,1	20,9
Metros recorridos	634	629	594
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	24,2	24,7	24,3
Metros recorridos	678	689	677

DIARIO DE ABORDO



200 Km.

Nada más recibir el coche, lo primero que hicimos fue sustituir el aceite de origen por el Shell Helix Plus 15W50 utilizado a lo largo de toda la prueba.

2.000 Km.

En nuestro taller colaborador «Grand Prix» sometimos al Twingo a una revisión de las cotas de la dirección, control de los gases de escape y nivel de ebullición del líquido de frenos. Tras todas las comprobaciones, este último elemento demostró tener un punto de ebullición bajo, lo que delata una mala calidad.

5.000 Km.

Le hicimos la primera comprobación de prestaciones y consumos. Con este kilometraje el motor ya mostró un buen rendimiento.

10.000 Km.

Hicimos el primer cambio rutinario de aceite, siguiendo nuestra colaboración con Shell, mandamos a sus laboratorios en Francia una muestra para su análisis. También aprovechamos la estancia del coche en el taller para verificar todos los niveles.

14.800 Km.

En un viaje por Galicia, un camión que circulaba delante de nosotros lanzó una piedra contra el parabrisas, lo que propició la rotura de la luna delantera.

15.000 Km.

Realizamos una segunda medición de prestaciones y consumos. Los datos obtenidos de prestaciones son muy similares a los obtenidos a los 5.000 kilómetros. Los consumos bajaron un poco.

22.900 Km.

Una vez más volvimos a realizar el correspondiente cambio del aceite motor, junto con el filtro del sistema de lubricación y se mandó una muestra del aceite gastado a los laboratorios de Shell en Francia.

27.000 Km.

Con este kilometraje se rotaron las ruedas delanteras con las traseras. En el neumático delantero derecho se pudo apreciar un desgaste algo acusado por el flanco interior. El encendedor se había estropeado.

30.000 Km.

Finalizada la prueba, se sometió al Renault Twingo a una tercera medición de prestaciones y consumos con el Correvit. Los datos obtenidos demostraron que el paso de los kilómetros le sientan bien al Twingo puesto que las prestaciones habían mejorado muy ligeramente y los consumos se mantenían, prácticamente, en los mismo valores. A continuación, el coche pasó al taller, donde nuestros técnicos especialistas lo desmontaron por completo para realizar un análisis en profundidad.

LOS CONDUCTORES SOPINAN

EL Renault Twingo puede presumir de ser el primer modelo utilitario creado con una carrocería monovolumen. En esta prueba de larga duración hemos podido comprobar que su utilización va más allá de su vocación eminentemente ciudadana, haciendo gala de un comportamiento en carretera extraordinario. Lo más destacado en líneas generales, ha sido su excelente habitabilidad interior, a pesar del recortado tamaño, sin duda todo un acierto de diseño y funcionalidad. Tras analizar sus pros y contras en la valoración total de cada uno de sus apartados por parte de nuestros probadores, el Twingo de nuestra prueba obtiene una puntuación media de 7 puntos.

CONFORT 6,6

Por lo general, el Renault Twingo es un coche cómodo, gracias a un acertado tarado de suspensiones, una rumorosidad mecánica aceptable, una habitabilidad notable y una climatización potente. Los asientos se mostraron algo blandos de mullido y con una banqueta corta.

COMPORTAMIENTO 7

El Twingo ha sorprendido en carretera por su buen comportamiento. Que tenga un enfoque ciudadano no quiere decir que fuera de la ciudad no se desenvuelva con soltura.

DINAMICA 7

A pesar de contar con tan sólo 55 caballos, el rendimiento dinámico es ejemplar. El Twingo permite recorrer muchos kilómetros a buen ritmo y sorprende por sus prestaciones notables, superiores a las del resto de los vehículos de carácter ciudadano.

INTERIOR 7,3

La habitabilidad interior es el elemento más destacado por los conductores del Twingo. El modelo de Renault cuenta con un espacio sobresaliente y ofrece unas dimensiones interiores que son más propias de coches de mayor tamaño. Aunque presenta un nivel de acabado y un equipamiento sencillos, la calidad de terminación es una característica que merece reseñarse.

MECANICA 7,1

El rendimiento mecánico es notable. A pesar de ser un motor veterano puesto al día, ofrece un funcionamiento más que destacable. El sistema de frenos y la dirección están a la altura de lo que cabe esperar en un coche de estas características.

CONSUMO 6

El consumo del Twingo es bastante contenido en general. Únicamente se disparan las cifras cuando, como es lógico, se aumenta el ritmo de marcha y se le exige un rendimiento elevado.

FUNCIONALIDAD 7,8

Es un coche que está muy bien aprovechado en su interior, resultando muy práctico en ciudad y muy versátil en carretera. El maletero y las plazas traseras pueden aumentar de dimensiones gracias a la posibilidad de desplazar el asiento trasero.



que no por ello se ha prescindido de un ajuste cuidado que ha contribuido a que no aparezcan a lo largo de la prueba esos «grilleos» que resultan tan molestos. Esta sencillez se aplica además en su instrumentación digital, que es muy original, aunque resulta poco informativa y en unos asientos de diseño juvenil y tapizado colorista que únicamente han sido criticados por tener una banqueta corta y un mullido algo blando, aunque tampoco se mostraron realmente incómodos.

También ha llamado la atención de los probadores su facilidad de conducción y su capacidad para desenvolverse sin problemas en todo tipo de carreteras, a pesar de contar con un motor de escasa potencia. A esto contribuye, como es lógico, un peso de menos de 800 kilogramos que no suponen un gran lastre para su mecánica de 1.239 centímetros cúbicos. De esta forma, el Twingo no queda limitado a una utilización exclusivamente urbana y per-

A pesar de que parece muy aparatoso, la accesibilidad mecánica en el Twingo es sensacional. Con desmontar el paragolpes delantero y la parte frontal, todas las entrañas mecánicas quedan a la vista.



WYNN'S TRATAMIENTO Y LIMPIEZA DE INYECTORES

ENERGIA A RAUDALES



Corazón sano

El buen funcionamiento de los motores de inyección sólo tiene un secreto: mantener los inyectores - su verdadero "corazón" - en perfectas condiciones. El Tratamiento y Limpiador de Inyectores creado por WYNN'S para este tipo de motores impide la condensación microscópica de agua, la oxidación, corrosión y la suciedad. Los resultados son claros: precisión de los inyectores, combustión óptima, supresión de tirones y mejor arranque en frío, eliminando el agua que hubiera podido formarse. Totalmente inofensivo para el catalizador y la sonda Lambda.

Haga Ud. mismo la prueba

Añada un bote de Tratamiento y Limpieza de Inyectores WYNN'S a su combustible. Notará la mejora en cuanto ponga el contacto. Arrancará mucho mejor, incluso en pleno invierno, circulará con más suavidad, el motor funcionará mejor y economizará gasolina. Para mantener y optimizar las ventajas del tratamiento utilícelo de forma regular cada 2.000 km. o 4/5 llenados.



INTELIGENCIA EN SU MOTOR





mite afrontar todo tipo de viajes sin ningún problema.

El paso de los kilómetros le sientan bien al motor del Twingo, como hemos podido comprobar en los distintas mediciones realizadas con el Correxit, nuestro «confesor electrónico» que siempre nos delata con precisión todas las prestaciones y consumos. Conforme se iba completando la prueba, el motor ofrecía un rendimiento más brillante. De hecho, las mejores prestaciones se han obtenido al llegar a los 30.000 kilómetros y las cifras de consumo se han mantenido muy similares a partir de los 10.000 kilómetros, momento en el cual el motor ya estaba más que rodado.

Además, la compresión del motor también fue mejorando y, al final de la prueba, presentaba un valor superior y siempre con unas cifras muy similares en cada cilindro.

Los distintos análisis de gases re-

alizados han confirmado que la combustión fue correcta en todo momento, mientras que el consumo de aceite ha sido nulo, a pesar de que se pudo detectar a lo largo de la prueba una ligerísima fuga sin importancia por la junta del cárter.

Ciertos ruidos delataron a lo largo de la prueba que el puente delantero o subchasis estaba algo suelto. Un simple apretón en los tornillos de anclaje bastó para solucionar el problema. También se detectó un ligero ruido en los rodamientos de los bujes traseros poco antes de realizar el despiece del Twingo, sin duda alguna debido al exigente trato al que fue sometido por nuestros probadores y que, en una utilización cotidiana, deben aguantar muchos más kilómetros.

Esto mismo ha originado que el consumo medio al finalizar la prueba haya sido de 8,5 litros, dato algo

superior al obtenido por el Correxit en las diferentes mediciones efectuadas. El resto de los apartados han finalizado nuestro examen con muy buena nota, no encontrando holguras ni desajustes en elementos como los palieres de transmisión y la caja de cambios, la dirección, las suspensiones o los frenos. Hay que resaltar que estos últimos no presentaron ningún problema, a pesar de que el líquido de frenos equipado de serie era de una calidad mediocre y tenía un punto de ebullición algo bajo, lo que se traducía en una mayor facilidad de fatiga en cuanto se realizaba un trato exigente.

El desgaste de las pastillas y de los discos delanteros ha sido el esperado. Los discos apenas han perdido espesor, mientras que las pastillas presentaban un desgaste de tan sólo 4 milímetros y tenían todavía compuesto suficiente como para

circular otros 10.000 ó 15.000 kilómetros más. Esto mismo ocurría con los neumáticos, que fueron rotados poco antes de terminar la prueba y presentaban todavía un dibujo de 4 milímetros delante y 5 milímetros detrás, lo cual demuestra que el desgaste de las gomas había sido normal.

Una vez realizado el despiece y analizados en profundidad todos los apartados mecánicos, el resultado no puede ser más positivo. Después de recorrer 30.000 kilómetros, el Renault Twingo ha demostrado tener una fiabilidad sensacional y no ha acusado ningún tipo de fatiga mecánica de consideración, a pesar de haber sido sometido a las condiciones de prueba más extremas.

Su sencillez mecánica y la utilización de unos materiales de buena calidad general han sido, en buena medida, la clave de su éxito.

VÍCTOR M. FERNÁNDEZ Y EQUIPO DE PRUEBAS DE MOTOR 16



El Twingo ha demostrado ser un excelente viajero a pesar de su pequeño tamaño y mecánica. Con él hemos visitado, prácticamente, todas las provincias españolas.

WYNN'S TRATAMIENTO DEL ACEITE VIGOR RECUPERADO

Muchos kilómetros por delante

Que un motor lleve más de 100.000 Km. recorridos no significa ni su jubilación definitiva, ni su reajuste. La avanzada formulación que WYNN'S incorpora a su Tratamiento de Aceite, permite restablecer la compresión y situar la presión del aceite a su nivel óptimo. Y de manera duradera. Además reduce el consumo excesivo de lubricante disminuyendo los humos de escape.

Haga la experiencia

En el próximo cambio de aceite, añada un bote de WYNN'S: los efectos son inmediatos, y el motor le va a responder como cuando lo estrenó.

Para un mejor rendimiento, utilice Limpiador Pre-Cambio de Aceite de WYNN'S antes de cambiar el filtro.



DIARIO 16

Otro modo de ver la Prensa.



LIBRE

ATREVIDO

¿No está usted cansado de leer siempre lo mismo y de la misma forma?

El nuevo Diario 16 le ofrece ahora un periódico distinto. Un nuevo modo de ver la prensa. El nuevo Diario 16 da una dimensión y un tratamiento diferente a la noticia. Y le ofrece más que ningún otro periódico.

CAMBIE DE VIDA. CAMBIE DE PRENSA.

ANÁLISIS

RIGOR

INDEPENDENCIA



INVESTIGACION

AUDAZ



DIARIO 16

El periodismo que viene.

Motor 16
Prueba

MAXIMA QX 3.0 V24 AUT.

VIRTUDES

Confort de marcha
•
Motor y suspensión
•
Precio muy competitivo

DEFECTOS

Línea anodina
•
Tapicería de cuero calurosa
•
Situación programa cambio

PRECIO: 5.365.000 PTAS.



NISSAN MAXIMA QX V6 3.0 SE

MINIMO ESFUERZO

Nissan renueva su gama alta con el imponente Maxima QX. Se trata de un coche muy fácil de conducir, con un esmerado desarrollo, una gran eficacia en todo tipo de utilización y un precio más que interesante.

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

CON el QX queda sustituido el modelo Maxima anterior, aparecido en 1988 y que también recurría a potentes motorizaciones de seis ci-

lindros en V. Al respecto, el Maxima QX incorpora el nuevo motor Nissan VQ, suponiendo toda una novedad en el mercado europeo. Sus principales características son estar realizado enteramente en aluminio, consiguiéndose con ello y con un diseño muy simplificado un reducido peso, la mitad que el de un bloque de fundición exactamente, lo que contribuye en gran medida al comportamiento dinámico del coche. Además está tratado con técnica de

microacabado que reduce al mínimo la fricción entre partes móviles. La publicidad del QX alardea que Nissan ha tenido que construir un edificio nuevo para desarrollar en él este avanzado motor, lo que da idea de la sofisticación de esta mecánica.

La versión probada en el presente número de Motor 16 es la más potente y equipada de las cuatro que ofrece la gama importada a España y compuesta por dos 2.0 SLX (con o sin doble airbag), un 2.0 SE ★★

más equipado y este buque insignia de la marca 3.0 SE.

Como opciones, Nissan ofrece la pintura metalizada y una caja de cambios automática con tres programas, específica para las dos versiones más altas y que es la transmisión que equipa a esta unidad de pruebas. Con 193 caballos, el QX 3.0 se sitúa en cuanto a potencia bastante por encima de su antecesor, que disponía de 170. Sobre el papel pues, este coche ya anticipa unos rendimientos de alto nivel que, como se verá a lo largo de la prueba son confirmados a la hora de medirlos.

En cuanto a dimensiones, el nuevo Maxima es similar al anterior excepto en la altura, donde ha ganado unos buenos 15 centímetros, lo que se nota enseguida en la habitabilidad. Después de viajar con el Maxima QX es precisamente esta habitabilidad lo que deja mayor satisfacción en el conductor y pasajeros. El nivel de confort es especialmente elevado y punto de referencia obligado para situar al nuevo Nissan en el mercado. Tanto la ergonomía de los asientos (regulables eléctricamente en ocho posiciones los delanteros) como la climatización y, sobre todo, un silencio de marcha bajísimo proporcionan una comodidad por encima de la media en este segmento, ya de por sí muy exigente con

este apartado. El respaldo delantero está muy bien estudiado para no cargar con ningún sobreesfuerzo a la columna lumbar, punto al que a la hora de enfrentarse a largas etapas de carretera o pasar mucho tiempo sentado en el coche. El único punto criticable sería la tapicería de piel, soberbia en cuanto a presencia pero calurosa para nuestra climatología y más resbaladiza que los tapizados textiles. El pulcro acabado interior de plásticos, guarnecidos de madera y mandos contentan al más exigente y no se encuentran fallos por muy minuciosamente que se examine el señorial habitáculo.

La carrocería también ha sido objeto de esmerado desarrollo por parte de Nissan, que ha utilizado incluso en su diseño un programa informático de medición de tensiones original de la NASA para optimizar su rigidez y seguridad. Esta apabullante tecnología

no se traduce sin embargo en una estética especialmente llamativa, pudiendo calificar al Maxima QX de líneas discretas, o incluso anodinas respecto a su contenido técnico. El QX no llama la atención de una forma particular, no renuncia a la prestancia de ser un coche señorial aunque de aspecto sobrio.

El motor 3.0 de cuatro válvulas por cilindro ofrece una respuesta ejemplar a lo largo de su gama de utilización. Consigue fácilmente y sin aparente esfuerzo elevados cruceros, sensación acentuada por la ausencia de cualquier manifestación acústica. Aprovecha de forma enconiable su condición de V6 a 60 grados, de carrera corta y anchos pis-

tones. La elevada potencia no se manifiesta en ningún momento con brusquedad y puede hablarse de una respuesta muy suave y agradable en general. Ello no quiere decir que la reserva de potencia llegue tarde cuando la requiramos, los caballos están ahí y aguardando al acelerador. A esto contribuye de forma muy efectiva la caja automática con tres programas preseleccionables manualmente, deportivo, económico y para condiciones de firme resbaladizo. Además, el mando de la caja dispone de un botón de *overdrive* electrónico que, al pulsarlo, reduce instantáneamente una marcha y permite aumentar

la aceleración del coche cuando se requiera.

El completísimo equipo que dota al Maxima QX 3.0 SE incluye un control de crucero electrónico con mando en el brazo derecho del volante. Mediante un pulsador se puede preseleccionar la velocidad deseada y el ordenador conectado al motor y la transmisión la mantendrá invariable contra viento y marea. Otro pulsador desconecta instantáneamente el sistema (que también queda desactivado al frenar) y, por último, otro en posición superior sirve como acelerador manual para cuando se desee aumentar temporalmente la velocidad de crucero. Poco o nada tiene que hacer pues el conductor en ruta, salvo controlar la dirección y disfrutar del confort de mar-

cha del Maxima QX y del sofisticado equipo de sonido montado de serie en el modelo. Todo este apoyo electrónico ofrece así mismo la posibilidad de dosificar de forma precisa el consumo, que nunca llega a dispararse de forma alarmante gracias al sistema de gestión del motor ECCS.

El comportamiento del nuevo Nissan está también estrechamente supeditado a su exhaustivo desarrollo técnico. La rígida estructura reforzada de la carrocería se sustenta sobre una eficaz suspensión que, en el eje trasero, presenta el sistema exclusivo de Nissan MLB con el llamada control lineal y de diseño multibrazo. El resultado en marcha es una estabilidad muy buena tanto en recta como en apoyos laterales. El coche tiene un gran poder de autonivelación y ello ha permitido montar unos amortiguadores de tarado blando en beneficio del confort y sin acusar balanceos excesivos de la carrocería, muchas veces constatables en grandes berlinas de turismo. La ya comentada ligereza del motor de aleación ♦♦♦



A FONDO

Un «overdrive» electrónico duplica las posibilidades del cambio automático. Por su parte, el mando de los tres programas de cambio queda algo alejado del conductor.

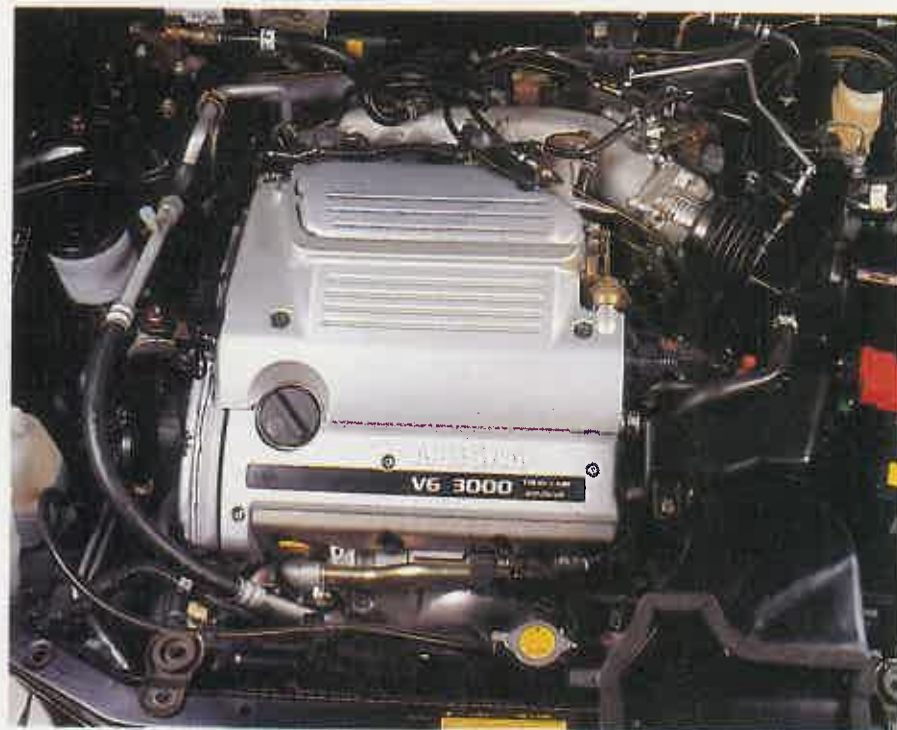
Doble airbag, equipo de sonido con seis altavoces y la tapicería de cuero son equipo de origen.



de aluminio ha optimizado el reparto de pesos, haciendo del Máxima un coche muy neutro. En autopista, terreno preferido por el Nissan más grande de la gama, las curvas a alta velocidad no perturban la firmeza en el apoyo ni el reparto de cargas, consiguiéndose una conducción muy descansada.

Pero aunque el Maxima QX prefiera los grandes espacios, no capitula ante las autovías, carreteras redia o la ciudad. La dirección asistida, de dureza variable dependiente de la velocidad, está convenientemente desmultiplicada para conseguir precisión y manejabilidad y las dimensiones del coche se contienen de forma compacta sin dar la sensación de mayor tamaño del real. La visibilidad periférica es muy buena gracias a la generosidad de las superficies acristaladas, lo que ayuda a mover al Maxima QX entre el tráfico urbano. El 3.0 SE es el más equipado, más potente y más caro de las versiones Máxima QX. Ya se sitúa en una franja exclusiva de más de cinco millones de pesetas donde no siempre lo ofrecido está acorde con lo pagado. Pero en el caso del Nissan puede hacerse un buen balance financiero por la compra, su novísima y avanzada tecnología y su nivel de equipamiento dan por satisfecho al comprador más detallista. En su afán por mirar su mercado europeo, por el que tanto ha apostado, Nissan ofrece además una garantía de tres años o 100.000 kilómetros y un completo seguro llamado Servicio Pan Europeo mediante el cual sus clientes disponen de una asistencia con cobertura las 24 horas del día sin cargo durante el periodo de garantía, gastos de hotel y billetes de avión o ferrocarril para llegar a su destino, además de servicio gratuito de grúa. El ABS de serie, el sofisticado sistema antirrobo con llave codificada que evita un posible «puente» o detalles como el reglaje interior de la altura de los faros según el nivel de carga, hacen que el Maxima QX 3.0 SE no sea exclusivamente una ostentosa berlina de lujo, sino también un moderno y eficaz coche apto para obtener un elevado rendimiento funcional.

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



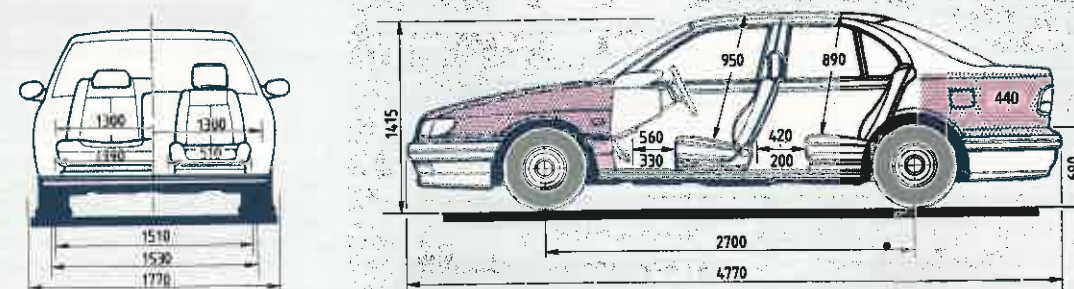
Este motor ha merecido por parte de Nissan la construcción de un edificio especial. Su eficacia a la hora de «empujar» y su suavidad justifican largamente este hecho.



El control de velocidad de cruce dispone de un mando múltiple muy funcional. El acabado y todos los mandos en general se hacen ignorar gracias a su buen diseño.



MEDIDAS



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas lateral accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.988 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93,0 mm. Carrera: 73,3 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 193 CV(142 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 26,0 mkg (255 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina 96 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Embrague: Convertidor de par. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 21,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 33,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 47,5 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida, de dureza variable progresiva. Vueltas de volante entre topes: 2,9 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Multibrazo con sistema MLB de control lineal.

RUEDAS

Neumáticos: 205/65 - 15. Llantas de aleación de 6,5 JJ x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.406 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 210

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 16,7

1.000 m salida parada 30,3

De 0 a 100 km/h 9,3

Recorriendo (metros) 151

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 14,8

400 m desde 40 km/h en 5ª -

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 28,2

1.000 m desde 40 km/h en 5ª -

De 80 a 120 km/h en 4ª 5,9

De 80 a 120 km/h en 5ª 165

recorriendo (metros) -

De 80 a 120 km/h en 5ª -

recorriendo (metros) -

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 21,1 km/h de promedio 12,8

CARRETERA

A 90 km/h de cruce 7,5

En conducción rápida 14,3

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruce 9,2

A 140 km/h de cruce 10,0

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km 11,3

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos 619

FRENOS

A 60 Km/h: 14,7 m. A 100 Km/h: 43,2 m.

A 120 Km/h: 63,9 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 40,2 dB. A 60 Km/h: 59,3 dB.

A 90 Km/h: 63,6 dB. A 120 Km/h: 67,3 dB.

A 140 Km/h: 71,2 dB. A Tope: 76,1 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●		
Manómetro de aceite	●	●	
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería	●		
Ordenador de abordo	●	●	
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas	●		
Elevavinas eléctricos del.	●		
Elevavinas eléctricos tras.	●		
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante regulable	●		
Asiento regulable en altura	●		
Asiento post. partido	●		
Apert. 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:

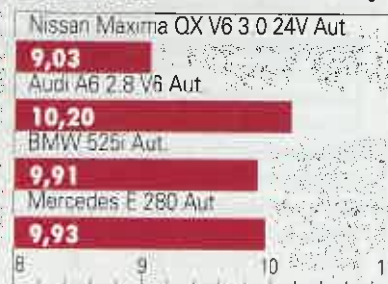
Caja de cambios automática con tres programas: 90.000 ptas. Pintura metalizada o perlada: 60.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



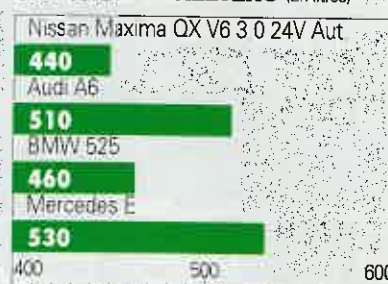
ACELERACION (De cero a 100 Km/h, en segs)



CONSUMO MEDIO (En l./cada 100 kms)



CAPACIDAD MALETERO (En litros)



CONCLUSION

En los diagramas adjuntos se ha comparado al Nissan con sus homólogos alemanes, referentes europeos del segmento donde tendrá que luchar comercialmente. Pero no son solamente estos modelos las alternativas posibles a similitud mecánica, así tenemos coches como los Alfa Romeo 164 3.0 V6 24V Super Aut (6.173.000 pts.), Citroën XM V6i VSX Aut. (5.913.000 pts.), Ford Scorpio 2.9i 24V Ghia Aut. (6.399.000 pts.), Lancia Kappa 3.0 24V LS Aut. (6.030.000 pts.), Opel Omega MV6 3.0i V6 Aut. (5.989.000 pts.), Peugeot 605 SV 3.0 Aut. (6.535.000 pts.), Saab 9000 CDEi 3.0 V6 Aut. (6.791.520 pts.) o Volvo 960 24V Aut. (6.250.000 pts.)

COMPRADOR

NISSAN. Importador: Nissan Motor España S.A. Torre Nissan, Plaza Cerdá, s/n. 08004 Barcelona. Teléfono: (93) 290 70 08.21 **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros. Seis años de garantía anticorrosión. **Red de postventa:** 640 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 536.500 ptas. **Plazos:** 48 de 138.097 ptas. **Precio final aplazado:** 7.165.157 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 35,94 ptas/km. **Coste financiero:** 88,48 ptas/km. **Coste por km. Total:** 124,41

SEGURO
Seguro a terceros: 67.345 ptas/año.
Seguro a todo riesgo: 393.162 ptas/año.
Seguros contratados en MNA Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



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

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
145 1.4i	1.825.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	150.000	65.000	Serie
145 1.4i Luxe	1.935.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
145 1.6i	1.989.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
145 1.7i 16V	2.563.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
145 2.0 TDS Luxe	2.447.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
155 1.7 Twin Spark	2.435.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
155 1.8 Twin Spark Lux	2.899.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000	Serie
155 1.8 TS Fórmula	2.987.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
155 2.0 Twin Spark	3.157.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
155 2.5 V6	4.167.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 Q4	4.924.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
155 2.0 TD	2.847.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
155 2.5 TD	3.497.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark Súper	4.197.000	1.995	146	210	9,9	8,8	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.938.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut	6.173.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Q4	7.468.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD Súper	4.716.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie

ARO

Aro 10 Techo Luna	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.070.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								

ASIA MOTORS

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

AUDI

A4 1.8	3.250.000	1.781	125	205	10,5	8,5	447,9	257.000	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
A4 1.8 Turbo	3.790.000	1.781	150	222	8,3	8,4	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
A4 1.8 Turbo Quattro	4.224.000	1.781	150	220	8,4	9,3	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6	4.165.000	2.598	150	220	9,1	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6 Quattro	4.599.000	2.598	150	218	9,1	10,6	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.8 V6	4.990.000	2.771	174	230	8,2	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.8 V6 Quattro	5.424.000	2.771	174	229	8,2	10,6	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 1.9 TDI	3.350.000	1.896	90	183	13,3	5,3	447,9	257.000	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 S-2 Quattro Avant	7.327.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	290.000	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
Coupe 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 V6	4.856.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 V6	5.207.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 V6 Quattro	5.713.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.6 V6	6.184.000	2.598	150	209	10,2	11,1	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 2.3	4.390.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.6 V6	4.955.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.6 V6 Aut.	5.291.000	2.598	150	207	11,5	11,3	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.6 V6 Quattro	5.468.000	2.598	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.8 V6	5.705.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.8 V6 Aut.	6.013.000	2.771	174	217	10,2	11,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.8 V6 Quattro	6.212.000	2.771	174	218	9,1	11,8	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 S-6 2.2 Quattro nmb	8.326.000	2.226	230	241	6,7	12,1	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 S-6 4.2 V8 Quattro	9.193.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 2.5 TDI	4.845.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.5 TDI 140 CV	5.300.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.6 V6 Avant	5.341.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.6 V6 Quattro Avant	5.862.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.8 V6 Avant	6.091.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 2.8 V6 Avant Quattro	6.606.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
A6 S-6 V8 Quattro Avant	10.070.000	4.172	290	247	6,0	15,2	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A-8 V-6 2.8	7.489.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A-8 V-6 2.8 Quattro	8.134.000	2.771	174	228	8,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A-8 V-6 2.8 Aut.	7.834.000	2.771	174	225	10,2	11,6	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A-8 4.2 Quattro Trifonico	10.769.000	4.172	300	205	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



NISSAN

OFERTAS

Micra:
Descuentos desde
128.000 pesetas hasta
200.000 pesetas, según
modelo.

Sunny:
Hasta **246.000 pesetas**,
de descuento según
modelo.

Primera:
Descuentos desde
206.000 pesetas hasta
300.000 pesetas, según
modelo.

Terrano II:
Hasta **292.000 pesetas**,
de descuento según
modelo.

Sorona:
Desde **116.000 pesetas**
hasta **232.000 pesetas**,
según modelo.

Vanette:
Descuento desde **87.000**
pesetas hasta **125.000**
pesetas, según modelo.

100 NX:
Descuento de **481.000**
pesetas.

300 ZX:
Descuento de **915.000**
pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● E 220	5.770.000	2.199	150	210	10,6	9,8	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 280	6.490.000	2.799	193	230	9,1	12,1	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 300 4 Matic.	8.495.000	2.960	180	220	9,1	11,2	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 320	7.379.000	3.199	220	235	8,0	12,3	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 420	9.312.000	4.196	279	250	6,8	12,9	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 220 Coupé	7.089.000	2.199	150	210	10,6	10,0	465,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 320 Coupé	8.581.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 220 Cabriolet	8.460.000	2.199	150	210	10,6	9,7	465,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 320 Cabriolet	10.687.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 200 Familiar	5.968.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 220 Familiar	6.348.000	2.199	150	198	10,8	10,4	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 280 Familiar	7.170.000	2.799	193	218	9,1	12,4	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 300 4 Matic Familiar	9.114.000	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 320 Familiar	8.114.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 200 D	4.897.000	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 250 D	5.607.000	2.497	113	176	16,5	7,7	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 250 D Turbo	6.262.000	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 300 D	6.175.000	2.996	136	190	13,7	8,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 300 D Turbo	7.105.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 300 D Turbo 4 Matic.	8.586.000	2.996	147	198	12,8	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 250 D Familiar	6.176.000	2.497	113	176	16,5	7,7	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 300 D Familiar	6.729.000	2.996	136	190	13,7	8,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 300 D Turbo Familiar	7.714.000	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● E 300 D Turbo 4 Matic Fam.	9.124.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 280	8.810.000	2.799	193	220	10,8	13,3	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 320	10.475.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 320 Largo	10.880.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 420	12.495.000	4.196	279	250	7,6	13,7	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 420 Largo	12.990.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 500	13.315.000	4.973	320	250	6,7	14,5	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 500 Largo	13.970.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 600	19.610.000	5.987	394	250	6,0	17,3	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 600 Largo	20.375.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 350 D Turbo	9.270.000	3.449	150	187	12,7	10,3	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 420 Coupé	15.475.000	4.196	279	250	7,6	13,7	506,5	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 500 Coupé	16.495.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● S 600 Coupé	22.900.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● SL 280	11.920.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	Serie	184.320	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● SL 320	13.520.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	184.320	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● SL 500	16.448.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	Serie	184.320	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● SL 600	21.395.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	184.320	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
● GE 230 SW Corto	6.054.880	2.298	126	145	17,7	15,2	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 300 SW Corto	6.880.128	2.960	170	165	13,5	17,0	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 230 SW Largo	6.695.136	2.298	126	145	17,1	15,2	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 300 SW Largo	7.521.696	2.960	170	165	14,1	17,2	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 230 Cabrio	6.077.184	2.298	126	145	17,7	15,2	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 300 Cabrio	6.899.821	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 300 D SW Corto	6.562.624	2.996	113	138	22,0	13,7	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 350 DT SW Corto Aut.	7.609.600	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 300 D SW Largo	7.183.200	2.996	113	138	23,5	13,8	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 350 DT SW Largo	8.261.664	3.449	136	145	16,0	13,5	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 300 D Cabrio	6.584.928	2.996	113	138	22,0	13,7	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie
● GE 350 DT Cabrio Aut.	7.620.096	2.996	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080	Serie

NOTA: Los Mercedes de la clase C están disponibles con cuatro niveles de terminación: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Esprit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobrepeso de 233.856 ptas. y de 473.088 ptas. respectivamente. El acabado «Esprit» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás guarniciones en color gris. El tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faldones delantero, trasero y listones laterales antirroz en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros biométricos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zebrano y color del salpicadero a juego con el de la tapicería, guantera con cierre entre los asientos delanteros, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortesía en el respaldo de los asientos delanteros y elevavanas eléctricas en las cuatro puertas. El acabado «Sport» incluye el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros, llantas de aleación de cinco orificios con neumáticos 205/60 R 15, pa. gar golpes y listones antirroz en el mismo color de la carrocería, faros y pilotos similares a los de las versiones Elegance, interior en negro y asientos y volante de corte deportivo. Todos los modelos de Mercedes están disponibles también con caja de cambios automática.

MITSUBISHI

● Colt 1.600 GLXi	2.320.500	1.597	113	190	9,8	7,7	399,5	175.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
● Galant 2.000 GLSi 16V 4p	3.169.720	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	-	150.000
● Galant 2.000 V6 24V 4p	3.879.720	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	150.000
● Galant 2.000 GLSi 16V 5p	3.219.720	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	150.000
● Galant 2.000 V6 24V 5p	3.929.721	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	150.000
● Eclipse GS 16V	3.434.220	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● 3.000 GT 4WD	8.623.920	2.972	285	250	5,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● Space Wagon 2.000 GLXi	3.195.000	1.997	133	185	11,2	9,6	451,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
● Montero TDI GL Corto	3.162.530	2.477	105	145	16,4	11,1	407,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero TDI GLX Corto	3.659.800	2.477	105	145	16,4	11,1	412,0	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero TDI GLS 2.8 Corto	4.531.800	2.835	125	155	15,0	12,3	414,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Mont. TDI GLS 2.8 Corto Lujo	5.214.000	2.835	125	155	15,0	12,3	414,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero 3.0 V6 GLS Corto	4.531.800	2.972	181	175	11,1	14,1	414,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero 3.0 V6 GLS Corto Lujo	5.214.000	2.972	181	175	11,1	14,1	414,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero 3.5 V6 GLS Corto Lujo	5.662.500	3.497	208	185	9,5	15,1	414,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero TDI GLX Largo	3.531.400	2.477	105	145	16,4	11,1	407,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero TDI GLX 2.8 Largo	4.199.960	2.835	125	155	17,3	13,1	470,0	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero TDI GLS 2.8 Largo	4.728.276	2.835	125	155	17,3	13,1	472,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Mont. TDI GLS 2.8 Largo Lujo	5.822.000	2.835	125	155	12,1	13,1	472,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Montero 3.0 V6 GLS Largo	4.728.276	2.972	181	175	12,1	14,4	472,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Mont. 3.5 V6 GLS Largo Lujo	6.398.000	3.497	208	185	10,5	15,4	472,5	-	-	-	-	-	-	-	-

MORGAN

4/4-1600 IE Cat 2A	5.052.279	1.596	104	190	8,0	8,5	389,0	-	-	-
--------------------	-----------	-------	-----	-----	-----	-----	-------	---	---	---

PRECIOS NUEVOS



SEAT

OFERTAS

Ibiza 1.05:
121.000 pesetas de descuento total al entregar su coche con diez años o más o 76.000 pesetas de descuento en caso de no entregar un usado.

Ibiza 1.4 i y 1.6 i:
121.000 pesetas de descuento.

Resto de gama
100.000 pesetas.
Córdoba 1.4 CLX:
Hasta 120.000 pesetas de descuento con el Plan

Renove II.
Córdoba 1.4 CLX y 1.6 CLX:
100.000 pesetas de descuento. Resto de gama 80.000 pesetas.

Toledo 1.8 CL:
200.000 pesetas de descuento.
Toledo 1.8 GL y 1.9 TD GL:
300.000 pesetas de descuento.
Toledo 1.8 GLX:
256.000 pesetas de descuento.
Toledo (resto de gama): 175.000 pesetas de descuento.

Seat, asimismo, ofrece una financiación especial al 1% TAE a 12 meses incompatible con otras ofertas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Ibiza 1.9 D CLX Sp.	1.817.600	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.9 TD GLX Sp.	2.093.600	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	48.000	90.000
Ibiza 1.9 TD GT Sp.	2.343.000	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Córdoba 1.4i CLX	1.691.000	1.391	60	157	16,1	7,3	410,9	142.800	30.900	-	-	57.200	-	-	90.000
Córdoba 1.6i CLX	1.851.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900	-	-	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.6i GLX	2.006.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.8i GLX	2.126.000	1.781	90	182	11,7	8,2	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.8i GLX Aut.	2.301.400	1.781	90	177	14,2	9,3	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 2.0i GTI	2.520.300	1.984	115	198	10,1	8,6	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Córdoba 1.8i 16V GTI	2.788.600	1.781	130	206	9,1	9,2	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.9 D CLX	1.981.000	1.896	68	161	16,5	6,0	410,9	142.800	30.900	-	-	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.9 TD GLX	2.221.000	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.9 TD GT	2.475.300	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Toledo 1.8i CL	2.026.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	192.400	38.500	-	-	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.8i GL	2.216.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.8i GLX	2.496.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	-	68.400	90.000
Toledo 2.0i GLX	2.751.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	-	68.400	Serie
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.986.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	68.400	Serie
Toledo 2.0i GT	3.036.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 2.0i GT Aut.	3.271.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 2.0i GT 16V	3.161.000	1.984	150	215	9,5	9,0	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 D CL	2.241.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	192.400	38.500	-	-	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.9 TD GL	2.576.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.9 TD GLX	2.896.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	168.700	68.400	Serie

SKODA

Forman GLX	1.170.000	1.289	54	135	15,0	8,6	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Forman GLX 70 CV	1.200.000	1.289	70	150	15,0	7,0	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Forman Silverline	1.265.000	1.289	54	135	15,0	8,6	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Felicia 1.3 LXI	1.095.000	1.289	54	145	17,0	8,7	385,5	150.000	27.500	-	-	-	100.000	52.000	100.000
Felicia 1.3 LXI Plus	1.110.000	1.289	68	150	14,0	8,5	385,5	150.000	27.500	-	-	-	100.000	52.000	100.000
Felicia 1.3 LXI	1.210.000	1.289	68	150	14,0	8,5	385,5	150.000	27.500	-	-	-	100.000	52.000	100.000

SSANGYONG

Korando KAD	2.239.920	2.238	66	142	-	12,7	386,9	-	37.131	-	-	Serie	-	-	104.000
Korando Family RV	2.837.720	2.498	79	135	-	11,6	449,0	195.200	37.131	Serie	Serie	Serie	-	-	134.200
Musso 602 EL	3.996.720	2.874	95	146	22,0	10,5	484,0	-	-	-	-	-	-	-	-

SUBARU

Impreza 1.8 GL 16V 4WD	2.795.000	1.820	103	185	10,0	9,5	435,0	180.000	14.610	Serie	Serie	Serie	190.000	93.909	-
Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	78.600	-
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	78.600	-
Legacy 2.2 GX 4WD	3.151.390	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie	202.998	93.909	-
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.538.296	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie	202.998	93.909	-
Legacy 2.0 Turbo 4WD	4.345.605	1.994	200	230	7,2	10,8	451,0	-	14.610	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Legacy 2.0 Turbo 4WD SW	4.692.404	1.994	200	220	7,0	10,8	460,0	-	14.610	Serie	Serie	Serie	-	-	-
SVX 4WD Aut.	6.569.582	3.319	230	235	7,5	11,9	462,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-

NOTA: Los Subaru Legacy 2.2 GX 4W están disponibles con caja de cambios automática: 250.954 Ptas.

SUZUKI

Maruti 800 Sp	799.000	796	34	-	-	-	330,0	130.000	Serie	-	-	-	-	-	-
Swift 1.0 GL	1.244.000	993	56	145	15,8	5,4	371,0	-	21.000	-	-	-	-	-	-
Swift 1.3 GL	1.404.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	170.000	21.000	-	-	73.000	-	-	-
Swift 1.3 GS	1.545.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	21.000	Serie	-	-	-	-	-
Swift GTI 3p	1.891.000	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	170.000	21.000	Serie	-	73.000	-	-	-
Swift Sedan 1.6 GLX	1.834.000	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	170.000	21.000	Serie	Serie	73.000	-	-	-
Samurai III Techo Lona	1.029.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Samurai III Techo Duro	1.133.000	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Samurai III Techo Met.	1.092.000	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Samurai 1.300 Techo Duro	1.524.340	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Samurai 1.300 Techo Met.	1.484.000	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Samurai 1.300i Techo Lona	1.555.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Samurai 1.300i Techo Duro	1.626.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Samurai 1.300i Techo Met.	1.585.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Sam. 1.300 T. Duro Long B.	1.383.000	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
S. 1.300i T. Duro Long Body	1.521.000	1.298	69	125	19,5	9,0	401,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
S. 1.300i T. Met. Long Body	1.613.000	1.298	69	125	19,5	9,0	401,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona	1.672.000	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Vitara Techo Duro	1.853.000	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Vitara Techo Metálico	1.794.000	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona Iny.	2.026.000	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara Techo Duro Iny.	2.123.000	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara Techo Metálico Iny.	2.064.000	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara 1.6i 16V Techo Lona	2.046.000	1.590	95	150	16,0	9,9	364,7	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara 1.6i 16V Techo Duro	2.145.000	1.590	95	150	16,0	9,9	364,7	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara 1.6i 16V T. Metálico	2.085.000	1.590	95	150	16,0	9,9	363,5	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara 16V T.I. Rueda Ancha	2.226.000	1.590	95	150	16,0	9,9	364,7	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara 16V T.D. Rueda Ancha	2.325.000	1.590	95	150	16,0	9,9	364,7	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara 16V T.M. Rueda Ancha	2.265.000	1.590	95	150	16,0	9,9	363,5	173.000	21.200	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Vitara 1.6i 16V Wagon	2.132.000	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0	180.000	21.200	-	-	-	-	-	-

NOTA: Opción (1): Power Pack: Elevalunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos y dirección asistida: 148.000 ptas.

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
TATA TELCO															
Telesport 2.0D	2.075.240	1.948	68	-	-	-	440,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Telesport 2.0 D	1.699.400	1.948	68	-	-	-	456,0	-	-	-	-	Serie	-	-	-
TOYOTA															
Carina E 1.6i 16V XLI 4p	2.495.800	1.587	116	195	11,3	7,6	453,0	180.000	50.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Carina E 1.6i 16V XLI 5p	2.572.800	1.587	116	195	11,3	7,6	453,0	180.000	50.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Carina E 2.0i 16V GLI 4p	3.012.800	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	175.000	-	-
Carina E 2.0i Full Equip 4p	3.187.800	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Carina E 2.0i 16V GLI 5p	3.083.800	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	175.000	-	-
Carina E 2.0 D 4P	2.905.800	1.974	73	165	16,4	6,1	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Carina E 2.0 D 5P	2.982.800	1.974	73	165	16,4	6,1	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Camry 2.2i 16V	4.557.800	2.164	136	205	9,7	9,1	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Camry V6 24V	5.644.800	2.959	188	225	8,8	11,2	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica 1.8i 16V	3.088.800	1.762	115	200	10,2	7,9	442,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Celica 2.0i 16V	4.492.800	1.988	175	225	8,1	9,4	443,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Biturbo	10.306.800	2.997	330	250	5,1	12,4	452,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Biturbo Targa10	581.800	2.997	330	250	5,1	12,4	452,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rav - 4	3.022.700	1.998	129	170	10,1	9,3	370,5	200.000	47.657	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Four Runner V6	4.075.700	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	47.657	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Four Runner 3.0 TD	4.276.100	2.982	125	160	14,5	11,2	447,0	Serie	47.657	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Four Runner 3.0 TD VX	4.678.700	2.982	125	165	14,5	12,1	447,0	Serie	47.657	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:

Hasta 80.000 pesetas de descuento total al entregar el coche usado con siete años o más.

Golf CL 60:

150.000 pesetas de descuento.

Golf Resto CL:

Descuento de 120.000 pesetas.

Golf Diesel:

Descuento de 100.000 pesetas.

Golf Variant:

Descuento de 150.000 pesetas.

Golf (resto de gama): 80.000 pesetas de descuento.

Vento Gama:

Hasta 150.000 pesetas de descuento.

Passat GL 115 CV y GLTDI: 100.000 pesetas de descuento.

Passat CL: Hasta 150.000 pesetas de descuento.

Passat (resto de gama): Hasta 80.000 pesetas de descuento.

Estas ofertas son válidas para Península y Baleares, hasta final de mes y modelos en stock.

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

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

VOLVO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
440 GLE 1.8i Ed. 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	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
440 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
440 GLE 2.0i Aut.	3.145.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
440 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	8,5	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192	Serie
440 GLT 1.9 TD	3.335.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE 1.8i Ed. 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	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
460 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
460 GLE 2.0i Aut.	3.145.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192	Serie
460 GLT 1.9 TD	3.335.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 GT	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 GT Aut.	3.260.000	1.998	110	185	11,3	9,6	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S	3.425.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S Aut.	3.590.000	1.998	110	185	11,3	9,6	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 Turbo	3.620.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 2.0i	3.908.000	1.984	126	195	11,7	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 2.0i Aut.	4.073.000	1.984	126	190	12,1	10,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	4.208.000	2.435	144	203	10,3	9,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE Aut.	4.373.000	2.435	144	195	11,1	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT	4.743.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.908.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 T5	5.605.000	2.319	225	240	7,4	8,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 T5 Aut.	5.770.000	2.319	225	230	7,7	11,3	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 T5R	6.450.000	2.319	240	245	6,9	10,9	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 T5R Aut.	6.602.000	2.319	240	245	6,9	11,3	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 2.0i S. Wagon	4.068.000	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.	4.233.000	1.984	126	190	12,1	10,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE S. Wagon	4.368.000	2.435	144	200	10,5	9,8	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE S. Wagon Aut.	4.533.000	2.435	144	192	11,3	10,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT S. Wagon	4.903.000	2.435	170	211	9,5	10,4	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT S. Wagon Aut.	5.068.000	2.435	170	205	10,4	10,8	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 T5 S. Wagon	5.765.000	2.319	225	240	7,6	8,6	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 T5 S. Wagon Aut.	5.930.000	2.319	225	230	7,7	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 T5R S. Wagon	6.610.000	2.319	240	245	6,9	10,9	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 T5R S. Wagon Aut.	6.762.000	2.319	240	245	6,9	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 2.3i	3.750.000	2.316	135	180	10,1	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 2.3i Aut.	3.860.000	2.316	135	180	10,9	11,6	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD	4.250.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD Aut.	4.360.000	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	3.825.000	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	3.935.000	2.316	135	180	10,9	11,6	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.425.000	2.383	122	181	12,0	8,0	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon Aut.	4.435.000	2.383	122	175	13,0	8,2	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 2.5 24V	4.987.000	2.473	170	210	9,7	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 2.5 24V Aut.	5.152.000	2.473	170	205	10,0	10,8	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 2.5 24V Premium	5.387.000	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.	5.552.000	2.473	170	205	10,0	10,8	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.250.000	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	5.062.000	2.473	170	210	9,7	10,5	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 2.5 24V Wagon Aut.	5.227.000	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.	5.462.000	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.	5.627.000	2.473	170	205	10,0	10,8	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.325.000	2.922	204	211	9,5	12,2	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

Opción (1): Kit deportivo compuesto por llantas de aleación, luces delanteras antiniebla y retrovisores eléctricos en el color de la carrocería: 107.000 ptas.

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 1.6 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RS 1.8 3p	1370	—	—	—	—
R-19 16V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 3p	1400	—	—	—	—
R-19 RL Drive 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RL 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL Bex 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6 V	2120	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-21 TS	1200	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 TXE	1700	1440	1330	1160	960
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TXi	1840	1570	1410	1260	—
R-21 GTi	1720	1460	1320	—	—
R-21 2 L Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R-21 Turbo D	1580	1350	1220	1080	930
R-21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R-21 Nevada TXE	1760	1500	1360	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1190	960
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R-25 GTX	—	—	—	—	—
R-25 TX	—	1800	1360	1230	1100
R-25 TXi	—	1980	1670	1510	1340
R-25 V6i	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6i Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R-25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R-25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320
R-25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410
Espace TXE Quadra	—	2390	2030	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RN 2.2 i	—	2100	1800	1620	—
Espace RT 2.2 i	—	2550	2190	1970	—
Espace RT Quadra 2.2 i	—	2750	2330	2110	—
Espace RXE V6 i	—	3130	2650	2410	—
Espace RN 2.1 DT	—	2250	1900	1730	—
Espace RT 2.1 DT	—	2630	2230	2020	—
Alpine V6 Turbo	—	5030	4210	3750	3390 2930

68 / Motor 16

MODELO	93	92	91	90	89
Metra 4p	—	—	—	390	320
Metra 2.0 GT	—	700	580	500	420
Montego 1.6 SL	—	620	540	500	440
Montego GSi 2.0	—	700	610	570	500
Montego GTi 2.0	—	740	660	590	540
Montego State 2.0 GTi	—	770	700	620	560
Montego DCL Turbo	—	770	660	590	540
Montego DU 2.0	1060	900	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1080	950
900 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1630	1350
9000 CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000 CD 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1480
9000 Top Line S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

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

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

MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 16V Sedan	1440	1300	1100	—	—
Legacy GL 1.8 16V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2380	2000	1780	—	—
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GX 2.2 SW 4WD	1960	1630	1450	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020	—	—	—

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

MODELO	93	92	91	90	89
Celica 1.6	—	1420	1140	1030	—
Celica 2.0 GT	—	1620	1310	1170	—
MR-2	—	1660	1410	1270	—
Supra 3000	—	2240	1900	1710	—
Supra Targa	—	2340	1990	1790	—
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Targa Turbo	3370	2860	2580	—	—
Camry	—	1140	970	880	—
Corolla 1.6	—	1190	1070	—	—
Celica 2.0 GTi	2330	1980	1790	—	—
Celica Turbo 4x4	2750	—	—	—	—
Carina 1.6	1610	—	—	—	—
Carina GL 2.0	1800	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	500	450	340	260
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 C y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic C 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	410
Polo Classic C 1.0	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	490	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 35 cv	850	720	650	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	980	810	740	660	560
Polo Coupé GT 640	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf CL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf CL 90 3p	1480	1250	—	—	—
Golf CL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 90 GT 3p	1740	1490	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf CLD 3p	1330	1140	—	—	—
Golf GTD 3p	1600	1370	—	—	—
Golf GTD 3p	1570	1300	—	—	—
Golf CL 60 5p	1150	970	—	—	—
Golf CL 75 5p	1340	1150	—	—	—
Golf CL 75 5p	1450	1240	—	—	—
Golf GL 90 5p	1540	1320	—	—	—
Golf GL 90 5p Aut.	1680	1440	—	—	—
Golf GL 90 y GTi 5p	1820	1560	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	2260	—	—	—
Golf CLD 5p	1390	1190	—	—	—
Golf GTD 5p	1680	1440	—	—	—
Golf GTD 5p	1580	1340	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	—	1010	860	770	690
Golf Sprinter 4 p	—	1060	900	810	730
Golf CL 75 cv 2 p	—	1070	920	830	700
Golf CL 75 cv 4 p	—	1140	970	830	750
Golf CL 90 cv 2 p	—	1220	1040	940	780
Golf CL 90 cv 4 p	—	1280	1100	940	850
Golf GTi 112 cv 2 p	—	1300	1120	1000	850
Golf GTi 112 cv 4 p	—	1350	1170	1050	890
Golf GTi 16 v 2 p	—	1490	1270	1140	960
Golf GTi 16 v 4 p	—	1560	1330	1200	1010
Golf CL D 2 p	—	1060	900	810	620

MODELO	93	92	91	90	89
Golf CL D 4 p	—	1130	950	860	670
Golf GTD 2 p	—	1250	1060	820	630
Golf GTD 4 p	—	1310	1120	1010	770
Golf Cabrio GLi	—	1370	1170	1050	890
Golf Cabrio Quattro	—	1530	1300	1170	990
Vento CL 75	1240	1050	—	—	—
Vento CL 90	1320	1120	—	—	—
Vento CL 75	1400	1190	—	—	—</



COMPRAR Y VENDER



Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS



VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

*FINANCIACION VW CREDIT

*AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

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

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

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

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

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

FIAT Uno Turbo. Impecable, muy buen precio. Tel: 725 86 21/22.

PEUGEOT 405 GRDT Turbo diesel. Extras, año 91, pocos Km, precio interesante. Tel: 725 86 21/22.

FORD Fiesta XR2i. Negro, techo solar, llantas, equipo Hi-Fi, excelente, garantía escrita. Ocasión. Precio: 690.000 pts. Tel: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GL 1.6. Rojo, buen estado, M-JK. Garantiza-

do, buen precio. Tel: 988 41 16 48/41 11 62.

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

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

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

PORSCHE 944 Turbo 220 CV, piel, A/A, asientos eléctricos, etc. Buen precio: 1.750.000 pts. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN BX 19 TGS Prestige. M-NB. Año 92, pocos Km. Garantía total. Precio: 890.000 pts. Tel: 725 86 21/22.

BMW 316 Compact. 1995, sin uso. Oportunidad. Tel: 725 86 21/22.

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

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

SAAB 9000 Turbo 16. Full equipo. Muy interesante. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajo. Descapotable, año 86, impecable, restaurado. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

NISSAN 200 SX Turbo 16. Año 91. Garantía. Interesante. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 19 Chama de TXE. Extras, pocos Km, garantía escrita. Tel: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Polo Fox 1.3. Sólo 40.000 Km, buen precio. Tel: 725 86 21/22.

VOLVO 340 GL. Como nuevo, perfecto. Precio: 600.000 pts. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 E aut. Año 90, negro met., muchos extras. Garantía oficial 12 meses. Muy buen precio. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 5 GT Turbo

Competición. M-GW. Precio: 250.000 pts. Tel: 725 86 21/22.

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

VENDO Toyota V6-3000. Gasolina, matriculado, año 93, 22.000 Km, con los extras siguientes: kit potenc. motor 186 CV en banco; kit suspensión mayor altura; tanque combustible extra; y mucho más. Precio a convenir. Tel: (968) 78-27 27. Llamar horas oficina.

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

MERCEDES 300 E 24V. Año 90, negro met., ABS, ASR, A/A, llantas, piel, automático, 80.000 Km. 3.900.000 pesetas. Teléfono: 908 69 88 85. Raúl.

BMW 750i. Coche dirección. Año 91, 64.000 Km, en garaje, como nuevo, F/E, ASC, E/E traseros, doble airbag, llanta cruz, techo eléct., pintura diam., cortina trasera, alarma, vehículo nac., único propietario. Precio: 5.490.000 pts. Teléfono: (956) 67 79 63.

PORSCHE 968 CABRIOLET
Rojo. Año 92
Completamente equipado.
5.500.000 Ptas.
Tel: 415 00 19
(Noches)

PARTICULAR vendo Range Rover TD. Año 91, perfecto estado. Precio: 2.400.000 pts. Tel: 413 80 98.

MASERATI 222. Motor turbo, color blanco, sólo estrenado, 9.000 Km, primera mano. Teléfono: (93) 211 51 74. Sr. Vergés.

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Bessani, 17
Madrid 28023

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____

Firma



Motor 16

A. ARGÜELLES

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

SEGURIDAD

a la hora de
COMPRAR
su AUTOMOVIL

ALFA ROMEO	MES	525 TDSAUT, 92	96.000	ORION 1.5 GHIA, 91	24.000	SERENA SGX 2.0 4P, 94	39.000	ROLLS ROYCE	MES
33 1.7, 88, A/A	16.000	628 CSI, 80	35.000	SCORPIO 2.4i, 89	23.000	SUNNY SGX 3P, 91, A/A	24.000	SILVER SPIRIT, 85	220.000
164 TURBO, 91, A/A	57.000	M-3, 90, FE	82.000	HONDA	MES	OPEL	MES	SEAT	MES
AUDI	MES	CITROËN	MES	ACCORD 2.0, 94 FE	60.000	ASTRA GSI 2.0 16V, 92	47.000	RITMO 65, 82	12.000
90 2.2 INY, 89	46.000	AX 11 VIVACE, 91	18.000	LANCIA	MES	OMEGA CD, 86	23.000	TOLEDO 1.8, 91	38.000
100 2.2, 88	42.000	AX 14 IMAGE, 90	18.000	DEDRA 2.0 IE, 92, A/A	41.000	OMEGA TD, 87, A/A	30.000	TOYOTA	MES
100 2.2 E, 91, A/A	44.000	AX 14 TGS, 3P, 91	18.000	DEDRA 1.8, 90, A/A	26.000	OMEGA 2.0 16V, 94	83.000	CAMRY SX AUT, 92	85.000
100 2.2i, 89	39.000	BX TRS 1.6, 84	13.000	THEMA TUR. 16V, 89	42.000	VECTRA GT 2.0i 4P, 90	36.000	VOLKSWAGEN	MES
100 2.6i, 93	80.000	BX TZD TURBO, 92, A/A	38.000	Y-10 TURBO, 86	10.000	PEUGEOT	MES	CORRADO 16V, 89, A/A	43.000
100 TDI, 91	75.000	XANTIA 2.0i SX, 93	57.000	MERCEDES-BENZ	MES	205 XR, 89	18.000	GOLF 1.8 INY, 87	35.000
100 TURBO QUAT., 91	50.000	XM 2.0i GL, 91	38.000	230 E, 86, A/A	51.000	405 MI 16V, 91	94.000	GOLF GT AUT, 88, A/A	38.000
COUPE 20V QUAT., 92	84.000	XM V6 i, 91	39.000	250 TD, 91	94.000	405 SRI, 90	33.000	GOLF G-60, 91, A/A	41.000
COUPE S2, 91	88.000	ZX 1.6i AV. 5P, 92	34.000	300CE, 90	100.000	PORSCHE	MES	POLO COU. 1.3 GT, 91	19.000
BMW	MES	ZX 1.9i VOLC., 91	28.000	300CE 24V 5V, 91	135.000	911 TARGA, 82	38.000	MOTOCICLETAS	MES
318 IS, 92	70.000	FIAT	MES	300E AUT., 92	110.000	911 SC, 82	60.000	HONDA NSR 125 R, 93	15.000
320i COUPE, 92	55.000	UNO 70 SXi, 92	21.000	300E 24V, 93	98.000	RENAULT	MES	JEEP CHEROKEE 2.1, 90	62.000
320i COUPE, 94	72.000	TEMPRA 1.6S, 92	52.000	300E 24V, 93	98.000	CLIO RN 1.4, 91	23.000	LADA NIVA 1.6 4X4, 93	22.000
325i, 86	33.000	FORD	MES	300E 24V, 93	98.000	ESPACE TXE Q, 90	52.000	MITSUBISHI MON, 92	84.000
325i, 87	34.000	ESCORT XR3i, 92	27.000	300E 24V, 93	98.000	R-11 GTD, 87	16.000	OPEL FRONT., 92	60.000
325TD, 92, A/A	83.000	ESCORT XR3i, 89, A/A	26.000	300E 24V, 93	98.000	R-18 FAM., 83, A/A	14.000	SUZUKI VITARA, 91	34.000
520i, 90	54.000	FIESTA 1.3 PACHA, 92	19.000	300E 24V, 93	98.000	R-19 TSE, 90	23.000	TOYOTA LAND C, 92	140.000
520i, 89	49.000	FIESTA 1.6S 3P, 91	17.000	300E 24V, 93	98.000	R-21 TURBO, 88, A/A	32.000		
520i 24V, 91	65.000	FIESTA XR2i 16V, 92	26.000	300E 24V, 93	98.000				
525i 24V, 91	75.000			300E 24V, 93	98.000				
525i 24V AUT., 90	76.000			300E 24V, 93	98.000				
525 TDS, 92	95.000			300E 24V, 93	98.000				

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

No lo dude, venga y pregunte por nuestras ofertas

Comprando
aquí su
coche
puede
ser
gratis



REVISADOS
Y GARANTIA
HASTA 12
MESES

Alhambra
AUTOMOVILES

para que usted
elijer el suyo

400 vehículos en stock

MODELO	AÑO	Pts/mes (*)	PRECIO
BMW 125 CABRIO CUERO P/L	1991	52.153	2.980.000
BMW 725i LDI E/C	1991	76.783	3.750.000
CITROËN AX 14 D COMERCIAL	1991	16.067	700.000
CITROËN XANTIA 2.0i 16V A/A	1991	50.514	2.480.000
CITROËN XANTIA 1.8i V6	1991	38.398	2.350.000
CITROËN XM 1.8i V6 A/A ABS	1991	33.515	1.850.000
CITROËN XM 1.8i V6 A/A ABS C/ABS	1991	48.546	2.380.000
FORD ESCORT XR3i 16V CABRIOLET	1991	28.330	1.890.000
FORD MONDEO 2.0i 16V	1991	51.640	2.680.000
FORD LEGEND 2.7i 24V V6 F/L	1991	40.421	1.990.000
FIAT CUPIDA 2.0i	1991	61.785	3.090.000
MERCEDES 300 E 24V DIESEL F/L	1991	79.015	3.980.000
MERCEDES 300 E 24V DIESEL F/L	1991	79.015	3.980.000
OPEL OMEGA 2.0i CD A/A ABS	1991	27.422	1.390.000
PEUGEOT 306 1.8i	1991	45.701	2.250.000
PEUGEOT 405 1.8i	1991	40.578	2.490.000
RENAULT 19 1.8i	1991	21.359	1.130.000
RENAULT Clio 1.7 S A/A	1991	21.328	1.050.000
ROVER 600 SILVER A/A ABS CUERO-MADERA	1991	54.849	2.750.000
SEAT TOLEDO 16V A/A ABS	1991	32.296	1.990.000

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

en Madrid
JUNTO A METRO DELICIAS

Paseo de las Delicias, 100 Bis. TELÉFONO: 488 48 88. FAX: 527 99 70. 28045 MADRID
Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELÉFONO: 528 10 38. FAX: 530 02 77. 28045 MADRID
EN MALAGA. Avda. VELAZQUEZ, 47. TELÉFONO Y FAX: (95) 231 31 08

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



Modelo	Año	Ptas/mes (*)	GARANTIA
PEUGEOT 306 SEDAN D	1994	41.671	12 MESES
PEUGEOT 306 XR 1.6	1994	35.343	12 MESES
PEUGEOT 405 EMBASSY 1.8	1994	47.734	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1991	30.265	12 MESES
PEUGEOT 605 SRI	1991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVDT ALI	1994	76.965	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1990	40.421	12 MESES
PEUGEOT 1.5 COMBI 9 LUXE	1992	35.546	12 MESES
AUDI 100 CD A/A E/C	1987	20.109	12 MESES
CITROËN BX 16V F/E	1993	34.328	12 MESES
CITROËN XANTIA 16V A/A ABS F/E	1993	45.703	12 MESES
CITROËN XANTIA 1.8i	1993	56.671	12 MESES
CITROËN XM 3.0 V6 CUERO F/L	1992	48.546	12 MESES
CITROËN ZX 1.8i ALFA	1994	34.023	12 MESES
FIAT TIPO 2.0 16V A/A	1992	24.172	12 MESES
FORD MONDEO 2.0i 16V	1994	54.640	12 MESES
FORD TRANSIT COMBI	1994	44.484	12 MESES
NISSAN SERENA 1.8i COMBI	1994	42.453	12 MESES
RENAULT CLIO 1.4 RT	1991	19.297	12 MESES
RENAULT CLIO 1.7 S	1992	20.109	12 MESES
SEAT IBIZA 1.5 A/A	1991	14.726	12 MESES

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

HACHUEL
SU CONCESIONARIO PEUGEOT
Paseo de las Delicias, 101.
Tel: (91) 488 50 05. Fax: 530 76 90



JUNTO A METRO LEGAZPI





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.



Mercedes Clase S



BMW 325 Cabrio



Honda Civic



Jeep Grand Cherokee Mod. 95

BMW M3. Año 93, F/E, 16.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

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

BMW 525i 24V. Año 91, pintura metalizada, techo, llantas aleación, A/A, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

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

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

PORSCHE Carrera Cabrio. Año 86, color rojo, asientos deportivos tapizados en cuero negro, A/A, radiocasete,

perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera Aniversario. Año 87, metalizado, techo eléctrico, A/A, tapicería cuero especial, radiocasete, alarma, modelo exclusivo. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 4. Modelo 91, cuero, techo eléctrico, perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera RS. Año 93, F/E, 19.000 Km, serie limitada. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 928 S4. Año 86, pintura metal., tapicería cuero, 49.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 928 GT. Año 91, azul marino metalizado, tapicería cuero negro, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Laredo. Año 94, automático, 6 c., A/A, equipo sonido, sólo 15.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Limited. Año 93, V8, F/E,

a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

GMC Tiphon turbo. Año 93, 290 CV, negro, cuero negro, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

NISSAN Patrol GR Corto. Año 94, bicolor verde oscuro/plata met., 8.000 Km, sólo estrenado. Tel: (91) 562 06 02.

NISSAN Terrano I 2.7 TD. Año 91, pintura metalizada, techo solar, radiocasete, 40.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

MITSUBISHI Eclipse 2.0 16V 150CV. Año 93, F/E, inmejorable estado. Tel: (91) 562 06 02.

MAZDA 929. Año 93, F/E, perfecto, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MAZDA MX3. Año 93, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

PONTIAC Firebird. Año 93, 6c. en UVE, 180 CV, automático, airbag, A/A, equipo sonido, llantas aleación, ABS, techo targa, precio muy interesante. Tel: (91) 562 06 02.

SAAB 9000 CD 4p. Año 90, perfecto estado, color azul marino, 1.750.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

SAAB 9000 Turbo S 16V Cabrio. Año 92, capota eléctrica, tapicería de cuero, equipo aeró, kit potencia 175CV, equipo sonido, alarma, 40.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500SE. Año 93, F/E, sólo 20.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500SL. Año 93, rojo almandino, cuero beige, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 600SEL. Año 93, F/E, plata, cuero negro, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES S 600 Coupé. Año 94, 7 meses de uso, negro metalizado, cuero negro, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300CE. Año 90, blanco, cuero negro, 50.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300CE 24V. Año 90, pintura metalizada, techo, cuero, automático, 5v. ASR, airbag, llantas 8 orificios, tempomat, radiocasete. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300CE 24V. Año 92, antrazith, cuero negro, equipadísimo. Tel: (91) 562 06 02.

FERRARI Mondial Quattrovalvole. Absolutamente impecable, recién revisado, color rojo, cuero beige, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 4. Año 93, azul marino metalizado, impecable. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 944 S-2. Año 90, blanco, impecable. Tel: (91) 562 06 02.

OPEL Calibra 2.0 16V. Año 91, negro met., techo, 50.000 Km, radiocasete, 1.750.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

AUDI Coupé 2.2E. Año 91, metalizado, radiocasete, perfecto estado, 1.950.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

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.

BMW 850 I FE 6V-117.907 PTAS/MES

BMW 750 I FE 1991-82.022 PTAS/MES

BMW 750 I FE 1990-70.061 PTAS/MES

BMW 735 I FE 1991-59.808 PTAS/MES

BMW 735 I FE 1990-59.808 PTAS/MES

BMW 525 I 24V FE 1991-52.973 PTAS/MES

BMW 325 I 24V FE 1993-59.808 PTAS/MES

BMW 324 TUR.DI. 1989-27.341 PTAS/MES

BMW 320 I 1990-27.341 PTAS/MES

MERCEDES 500 SEC FE 1984-47.846 PTAS/MES

MERCEDES 300 T.DI FE 1991-71.770 PTAS/MES

MERCEDES 300 E FE 1990-59.808 PTAS/MES

MERCEDES 300 DI. FE 1986-41.011 PTAS/MES

MERCEDES 300 CE 24 V 1990-76.896 PTAS/MES

MERCEDES 260 E FE 1990-51.264 PTAS/MES

MERCEDES 190 2.5 DI. 1987-29.049 PTAS/MES

MERCEDES 280E 24V FE 1994-87.149 PTAS/MES

AUDI 100 TDI FE 1993-59.808 PTAS/MES

AUDI 100 V6 2.8 FE 1992-56.390 PTAS/MES

AUDI 200 V-8 32V 300CV 1993-75.187 PTAS/MES

PORSCHE 944 TUR. FE 1989-44.429 PTAS/MES

PORSCHE 944 FE 1986-23.923 PTAS/MES

PORSCHE 911 SC FE 1984-50.410 PTAS/MES

JAGUAR XJSC CAB. FE 1988-59.808 PTAS/MES

TRIUMPH TR-7 CAB. 1983-22.214 PTAS/MES

FORD THUNDERBIRD FE 1993-59.808 PTAS/MES

VW GOLF VR-6 FE 1993-47.846 PTAS/MES

OPEL FRONTERA TD 2.3 1994-56.390 PTAS/MES

MAZDA RX-7 TUR. 1988-30.759 PTAS/MES

MITSUBISHI M.LARGO VARIOS-34.176 PTAS/MES

MITSUBISHI M.CORTO VARIOS-25.632 PTAS/MES

ISUZU TROOPER LARGO 1991-30.759 PTAS/MES

NISSAN PATROL GR L. FE 1990-46.138 PTAS/MES

TOYOTA LAND CRU.COR. TD-42.720 PTAS/MES

COMPRAMOS VEHICULOS DE IMPORTACION 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

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN
VEHICULOS DE OCASION

CERTIFICADO DE
GARANTIA POR ESCRITO

ABIERTO SABADOS TARDE
Y FESTIVOS MAÑANA

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

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

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

LIÑAN Alfa Romeo 33
1.3. Elev., cierre, 5V, 5 p.
M-NW. Precio: 785.000

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

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

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

LIÑAN Citroën ZX Vol-
cane 19i. ABS, A/A,
D/A, E/E, C/C. M-MS.
Mes: 25.725 ptas. Tel:
517 07 35 y 474 88 52.

LIÑAN Citroën ZX 16
lny. Aura. A/A, elev., cie-
rre, M-NZ. Mes: 24.150
ptas. Tel: (91) 517 07 35
y 474 88 52.

LIÑAN Fiat Uno 70 SXi
lny. Elev., cierre, alarma,
M-MS. Precio: 925.000
ptas. Tel: (91) 517 07 35
y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Escort
1.6 lny. Ghia. A/A, elev.
M-IJ. 625.000 ptas. Tel:
(91) 517 07 35 y
(91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Fiesta 1.1
CLX. 5V. Moderno. año

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

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

91. Precio: 625.000
ptas. Tel: (91) 517 07 35
y (91) 474 88 52.

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

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

LIÑAN Ford Sierra
2.0i. 1990. Mes: 22.050
ptas. Tel: (91) 517 07 35.



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
C/ GARCIA DE PAREDES, 3

MARCENADO 50
Mercedes 500 SE. Año
92, full equipo. Teléfono:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 CE 24V.
Año 92, full equipo. Te-
léfono: (91) 416 66 34.

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

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

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

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

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

MARCENADO 50
Mercedes 220 E. Año
93. Teléfono: (91) 416
66 34.

MARCENADO 50
BMW 525 TDS. Año 92,
varios. Teléfono: (91)
416 66 34.

MARCENADO 50
BMW 325 24V. Año 91.
Teléfono: (91) 416 66
34.

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

MARCENADO 50 Au-
di 100 2800-4. Año 91.
full equipo. Teléfono:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Corvette. Año 92, full
equipe. Teléfono: (91)
416 66 34.

MARCENADO 50
BMW 750. Año 88, full
equipe. Teléfono: (91)
416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 500 SE. Año
92, full equipo. Teléfono:
(91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 CE 24V.
Año 92, full equipo. Te-
léfono: (91) 416 66 34.

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

FERNANDEZ Renault
Clio RT 1.9 D, 5p. Año
93. Precio: 1.200.000
ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot
405 GLD. Año 93.
Precio: 1.950.000 ptas.
Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford
Fiesta 1.4. Año 92. Pre-
cio: 850.000 ptas. Tel:
501 22 93.

FERNANDEZ Lancia
Delta Integrale. Año 88.
Precio: 900.000 ptas.
Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot
205 GLD. Año 85.
Precio: 550.000 ptas.
Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford
Orion 1.6. Año 92. Pre-
cio: 975.000 ptas. Tel:
501 22 93.

FERNANDEZ Citroën
C-25. Año 91. Precio:
800.000 ptas. Tel: 501
22 93.

FERNANDEZ Renault
19 TXE Chamade. Año
91. Precio: 975.000 pe-
setas. Teléfono: 501 22
93.

FERNANDEZ Ford
Fiesta 1.8 D. Año 89.
Precio: 750.000 ptas.
Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Stock
automóviles F. Fernán-
dez. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault
Clio RT 1.9 D, 5p. Año
93. Precio: 1.200.000
ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot
405 GLD. Año 93.
Precio: 1.950.000 ptas.
Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford
Fiesta 1.4. Año 92. Pre-
cio: 850.000 ptas. Tel:
501 22 93.

FERNANDEZ Lancia
Delta Integrale. Año 88.
Precio: 900.000 pese-
tas. Tel: 501 22 93.

LIÑAN Alfa Romeo 75

1.8 lny. Dirección asisti-
da, elevallunas, cierre.
M-JZ. Precio: 750.000
pesetas. Tel: (91) 517
07 35 y (91) 474 88 52.

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

LIÑAN BMW 325i. Aire
acondicionado, direc-
ción asistida, elevallu-
nas, cierre, cuero, llan-
tas, diciembre año 89.
Mes: 28.350 ptas. Tel:
(91) 517 07 35 y 474 88
52.

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

OFERTA
LIMITADA



☒ 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, Africa 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)

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

Motor 16

Motor 16

Un Twingo más diferente

ESTOY encantado con mi Renault Twingo, pero ya hay demasiados. Necesito que mi coche sea diferente y tenía pensado hacerle algunas modificaciones. Uno de los cambios consiste en ponerle unas llantas más anchas, juego de colectores, kit aerodinámico, asientos baquet... ¿qué les parece el proyecto? ¿consideran que es una salvajada y que no debo tocarlo tanto o lo aprueban? ¿qué más cosas se les ocurre?

MARIO ONDARRETA
CASTELLÓN

R.- Todo lo que usted quiera disfrazar su Twingo nos puede parecer más o menos bien salvo el tema de las llantas. En el Renault Twingo el ancho de vías no se puede variar ni un solo milímetro, no se pueden instalar llantas cuyo hombeo modifique el ancho de vía ya que se alteraría la geometría del tren delantero y esto su-



pondría una serie de cambios en comportamiento, desgaste de piezas etcétera de la que Renault nunca se haría responsable. La marca francesa tiene homologadas unas llantas que respetan estos requisitos, consulte con algún concesionario.

Buscando el equilibrio

DURANTE cinco años he sido propietario de un VW Golf GTi 1.8, obteniendo un elevado grado de satisfacción.

Tengo 31 años y practico una conducción segura y sin riesgos, pero voy a velocidad elevada si las condiciones lo permiten (me gusta ir rápido, pero sin hacer carreras). Desde hace dos meses he adquirido a un familiar un Rover 416 GSI 16V. (manual), con sólo 35.000 Km., está impecable y le he cambiado por la antigüedad del VW, la mejora en la habitabilidad y la buena ocasión.

Tengo la impresión de que la estabilidad del Rover no es muy elevada y

que no se apoya bien en las curvas (tal vez sea falta de costumbre). Me gustan los coches que no balancean excesivamente y tienen amortiguación firme (sin ser auténticas tablas).

¿Puedo mejorar la estabilidad? Llevo unos Pirelli P-4000 en medida 175/65 HR14, mejoraría el coche con unas 185/60 HR14 que permite la ficha técnica? ¿Sirve la misma llanta?, ¿notaré algún cambio? Hay algún otro apartado mejorable del coche sin tener que hacer inversiones elevadas.

LUIS PERIS
BARCELONA

R.- Olvídense de alcanzar en su nuevo vehículo el equilibrio y el aplomo de un VW Golf. No se puede tener todo en la vida. Ahora tiene un coche eminentemente familiar sin ambiciones deportivas con más maletero, y un coche más exclusivo pero



será difícil que consiga lo que quiere. Inténtelo cambiando los neumáticos por esos 185/60 HR 14 que le permite la ficha técnica y que sí puede montar en la misma llanta. También podría montar los amortiguadores de gas del Rover 416 GTi. Más modificaciones que afectarán por ejemplo a las estabilizadoras, harían que perdiese los empestes en poco tiempo. Confórmele y la próxima vez es mejor que se informe antes de dar el paso definitivo



Familiar o Monovolumen

SOMOS una familia numerosa a la que la modesta berlina se les ha quedado pequeña. Nos estamos planteando la compra de un coche más grande y nuestra idea se inclinaba por la adquisición de un familiar con tres filas de asientos (somos siete). En plena época de consenso familiar nos ha invadido toda la publicidad de la nueva moda, los monovolúmenes. Algunos de mis hijos dicen que es la mejor solución, otros prefieren un coche normal más grande. ¿qué me recomiendan? ¿qué diferencias hay entre un monovolumen de los nuevos que se están viendo ahora y el Volkswagen Caravelle, ofrecido ya hace tiempo.

RAIMON PADRO GIL
GERONA

R.- Todo va a depender de los viajes con equipaje que usted haga. Una buena berlina familiar le va a ofrecer plazas para toda su familia, sin embargo no le va a quedar espacio para equipaje, mientras que en un monovolumen siempre queda algo. Además en un monovolumen el espacio para los ocupantes es mucho más generoso que en una berlina familiar. La diferencia más destacable entre la actual gama de monovo-

lúmenes y el VW Caravelle es básicamente la altura. Tenga en cuenta que los primeros han sido diseñados específicamente desde cero para transportar personas y la Caravelle se ha encontrado con algunos condicionantes entre los que destaca sus casi dos metros de altura (1,94) frente a los 1,71 de por ejemplo un Fiat Ulyse. Por lo demás, se trata de un vehículo prácticamente con las mismas posibilidades de un monovolumen de la «nueva era».

Tres preguntas sobre Ford

SOY propietario de un Ford Escort 1.6 CLX de carburación del año 92. ¿Podría utilizar gasolina sin plomo? ¿cada cuánto debo cambiar la correa de distribución? Igualmente, poseo un Ford Fiesta diesel del 92 y quisiera cambiarle los amortiguadores por unos más duros pero sin perder mucho confort. ¿cuáles me aconsejan?

SANTIAGO MORA
MADRID

R.- Su Escort puede utilizar sin ningún problema gasolina sin plomo. Está preparado para ello y si su conducción es normal y no muy exigente no va a notar absolutamente nada en relación a las prestaciones. Una correa de distribución se debería cambiar por seguridad más o menos a los 60.000 kilómetros, aunque esto no quiere decir que este elemento no pueda durar más. La marca Monroe vende unos amortiguadores de dureza variable que no le irían mal, sin embargo también debemos recomendarle volver a utilizar los que el coche montaba de serie, con un equilibrio perfecto entre comodidad y eficacia.

OPINION

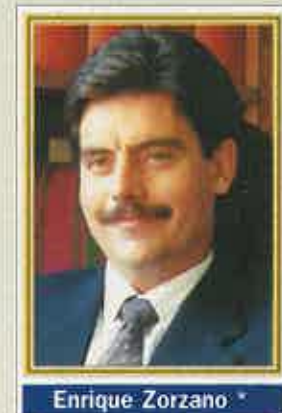
Tormenta en torno al automóvil

Durante muchos años la industria del automóvil ha asimilado los incrementos de los costos de fabricación de sus modelos sin una repercusión directa en el precio final de los vehículos. Ahora, todos los resortes de resistencia parecen estar al límite y el mundo del automóvil se encuentra en una encrucijada. Al mirar una lista de precios de hace unos años, no muchos más de cinco, vemos que las diferencias en valores absolutos entre los modelos que entonces se ofrecían y los que se ofrecen hoy en día apenas son apreciables. Sin embargo, si vemos lo que ofrecían aquellos modelos y lo que a nivel de producto ofrece cualquier fabricante en sus concesionarios, veremos que la diferencia es impresionante. La calidad ha dado un paso adelante incontestable. La informática se ha adueñado de los coches y gracias a ella, los consumos son menores y la seguridad mucho más alta. Incluso el confort ha dejado de ser exclusivo de los coches de lujo, para ser elemento habitual en los modelos más populares. Y todo ello se ofrece sin una repercusión en el precio final del vehículo.

¿Cómo se ha conseguido? Muy fácil, o muy difícil, depende del lado del que se mire, reduciendo los costos internos, integrando a los proveedores en los procesos productivos, seleccionando las mejores materias primas a los precios más competitivos y, en la mayoría de los casos, reduciendo los márgenes de fabricante y concesionario. Las devaluaciones de las monedas, la subida de precios de las materias primas o el incremento de los costes laborales afectan directamente a la industria del automóvil. El dilema está planteado. ¿Cuál es la solución más adecuada?

Reducir costos vía aumento de producción es un factor a descartar. Incrementar el precio final en la misma medida que lo hagan las materias primas sólo conduciría a una reducción en las ventas. Producir en países con menores costos laborales puede ser una solución parcial pero nunca la panacea. Reducir la presión fiscal sobre el automóvil. Esta ha sido una aspiración tradicional de la industria del automóvil, que siempre se ha sentido más apreciada como fuente de recaudación que como generadora de riqueza y empleo. En definitiva, el automóvil se enfrenta a un período realmente complicado. La solución estará, probablemente, en conjugar los cuatro factores arriba expresados. Habrá que reducir costos una vez más, producir los vehículos donde más rentable social y económicamente sea posible. Los gobiernos se tienen que dar cuenta que éste es un momento decisivo para una de las industrias más importantes en todos los países. Y, finalmente, el cliente verá que el precio final ha de subir ligeramente. Tan sólo una cosa es segura, la industria del automóvil se mantendrá fiel a sus principios, y si tiene que subir los precios finales, lo hará en una parte mínima de lo que está siendo el aumento real de costes.

*Director Comercial de Skoda España



Enrique Zorzano *

¿HAY CURSILLOS DE MOTOS?

Me acabo de sacar el carné de moto y tengo el dinero para comprarme una buena «burra». Sin embargo los amigos, mis padres y mi novia me quieren quitar la idea de la cabeza porque dicen que soy carne de cañón. Me he liado la man-

ta a la cabeza y he decidido hacer un cursillo de aprendizaje para motos. Pero, ¿existe en Madrid algo parecido? ¿cuándo y dónde se celebran? ¿cuánto cuestan? Espero que sepan darme una solución, porque quiero comprarme la moto ya.

Enrique Mirgani
Madrid

R.- Cada 20 días la tienda motociclista Moto Acción Imparte cursillos de conducción

ción para todos los niveles en el circuito del Jarama. Las clases teóricas son impartidas por Andrés Pérez Rubio y las prácticas por Carlos Morante, Tony García, Sixto y José Martín, todos ellos profesionales de la competición y expertos monitores de enseñanza. Un cursillo dura cinco horas (de 9 a 2 del domingo) y cuenta además con asistencia médica, grúa, mecánicos y seguro. Cuesta 15.000 pesetas y la moto la aporta el cursillista. Llama al 5634854 de Madrid y pregunta por Toñi, Yolanda o Diego.



95

CAMPEONATO DE ESPAÑA SUPERTURISMOS

Mayoría de edad

El Campeonato de España de Superturismos 95, se presenta como el más competido y animado de la historia de este certamen. Un buen puñado de pilotos de primer nivel y coches de la Clase II FIA van a permitir disfrutar de un buen espectáculo y colocar a España entre los primeros países europeos con este tipo de carreras.



El próximo día 2 de abril, el circuito de Jerez dará el banderazo de salida del Campeonato de España de Superturismos (CET), un certamen en el que sólo tendrán cabida los coches de la Clase II FIA y del que se puede considerar que ha alcanzado su mayoría de edad. En su edición 95, con un plantel de pilotos de primera categoría y coches muy competitivos, se espera que sea un año pleno de emociones y que el CET ofrezca un buen espectáculo.

En la temporada que dará comienzo el primer fin de semana de abril, participarán cuatro equipos oficiales: Alfa Romeo, Ford, Nissan y Opel, las mismas marcas que estuvieron representadas oficialmente el año pasado, que se han reforzado con coches y pilotos más competitivos. La marca italiana, actual campeona, dispondrá de tres 155 TS. Junto a Adrián Campos, Campeón de España de la especialidad en el 94, y Luis Villamil, estará Giorgio Francia, un piloto italiano con mucha experiencia en turismos, que ha disputado las últimas temporadas del prestigioso DTM alemán. Alfa Romeo, tal y como sucedió en el 94, ha realizado una intensa pretemporada y partirá desde la primera carrera con unos coches muy competitivos.

Ford contará de nuevo con los servicios de Carlos Palau y Jesús Pareja, que estarán a los mandos de sendos Mondeo, con la particularidad de que estos coches, a diferencia de los utilizados en el 94, serán con carrocería de cinco puertas. Estos vehículos estarán preparados en Alemania por Wolf Racing, dándose la circunstancia de ser éste el preparador oficial de la marca, con lo que es de esperar que el equipo de la filial española de la marca del óvalo pueda disponer de las últimas evoluciones en sus coches y puedan mostrarse muy competitivos. En principio parece que el trabajo en el chasis es más profundo, resultando éste mucho más rígido que el de los Mondeo del 94. El equipo Ford estará presente en la primera carrera con un Mondeo tracción delantera y otro integral; dependiendo de los resultados y cuál de ellos resulte más competitivo se decidirán por un tipo de tracción u otro.

Nissan se refuerza en el 95 con un segundo Primera GT, los pilotos encargados de defender los colores de la marca serán Luis Pérez Sala y el bel-

Actual Campeona del CET, la marca italiana contará en su equipo con Adrián Campos, Luis Villamil y Giorgio Francia.

Alfa Romeo



Opel

Al volante de los Opel Vectra GT estarán este año Jordi Gené y Alex Caffi, ambos con gran experiencia en monoplazas, especialmente Caffi, con 59 G.P. de F-1 disputados.



Nissan

El equipo de la marca japonesa estará representado en el CET 95 por el español Luis Pérez Sala y el belga Eric Van de Poele, al mando de sendos Nissan Primera GT. Los coches son los mismos del año 94, pero con mejoras en el motor.



ga Eric Van de Poele. Este último, al igual que Pérez Sala, fue piloto de F-1 y después se convirtió en un consumado especialista en turismos ligado a Nissan. Este equipo comenzará el año con los coches del 94 con mejoras en el motor, aerodinámica suspensiones y ruedas. A partir de la cuarta carrera dispondrán de los coches 95, que además de estar más evolucionados tendrán la particularidad de tener tracción a las cuatro ruedas.

El cuarto equipo oficial, Opel, ha sustituido a sus pilotos del 94 y en el 95 estarán al volante de sus Vectra GT Jordi Gené y Alex Caffi, dos hombres con un gran nivel de pilotaje y con mucha experiencia en monoplazas, sobre todo Caffi, que tiene en su currículum 59 Grandes Premios de Fórmula 1 disputados. Opel arrancará la temporada con dos Vectra Evolución 95, que hasta el momento han tenido ocasión de probar en el circuito de Albacete y en el Jarama, consiguiendo en el circuito manchego unos tiempos espectaculares, lo que permite situarlos entre los favoritos.

Junto a los cuatro equipos oficiales se alinearán en la parrilla de salida varios equipos privados, estando al frente de ellos el equipo T-Mart; su propietario Teo Martín pondrá nuevamente en juego unos medios y tecnología muy elevados, propios de un equipo oficial. Al igual que en años anteriores dispondrá de una montura BMW, un 318is evolución 95, dotado de un nuevo kit aerodinámico, además de contar con un motor más eficaz y mejoras en las suspensiones y carrocería. El piloto de este equipo será Antonio Albacete y el objetivo, como en años anteriores, será el de luchar por el Campeonato sin ningún tipo de complejo.

Quienes también darán que hablar serán Rafael Barrios y Ricardo García Galiano, que han unido sus fuerzas al volante de sendos Seat Toledo, serán dos pilotos a tener en cuenta. Los coches estarán mantenidos y desarrollados por Meycom y este equipo, aunque no dispondrá de ayuda económica por parte de Seat, sí que recibirá apoyo tecnológico de la marca, que se traducirá en una evolución del motor, punto más débil del coche con menos potencia que los motores de sus rivales y que con el trabajo de Mader, el preparador de estas mecánicas, esperan estar en la tercera carrera en torno a 290 caballos.

frente a los 270 actuales, y poder ser competitivos. Otro equipo que se presenta como una gran incógnita, en cuanto a competitividad se refiere, es el de la Escudería Barcelona, que competirá con los Opel Vectra oficiales del 94 adaptados con las últimas modificaciones del 95, contarán con tres coches en manos de Luigi Mimo Cevasco, Miguel A. L. de Carlos y David Bosch, en el coche del primero de éstos está inscrito como piloto reserva Fermín Vélez, pero puestos al habla con Vélez nos ha asegurado que sobre esto no hay nada definitivo. Habrá más coches ex oficiales del 94, como es el caso del Nissan Primera que pilotará Joan Vinyes Dabad. Este joven piloto andorrano, que ha cosechado hasta el momento sus mayores triunfos en Montaña, ha decidido cambiar de especialidad. La lista de preinscritos la cierran Alex Villanueva y Jesús Díaz Villarroel, ambos con sendos BMW 318is, el de este último es con el que Alain Ferté finalizó en segunda posición el certamen. También está inscrito Iñaki Goiburu, integrado en el equipo de José Ruiz Thiery, pero aún no tienen decidido el coche con el que tomarán la salida. Además tiene también previsto participar Rodolfo Zonno con un Peugeot 405 Mi16 y mediada la temporada Juan Ignacio Villaceros con un Audi 80 Quattro.

Esto en lo que se refiere a los pilotos y equipos inscritos, el Campeonato también presenta importantes novedades en su reglamento. Lo más significativa es que en cada reunión, diez en total, se disputarán dos carreras que puntuarán de forma independiente, sumando un total de 20 carreras en toda la temporada. Esta fórmula, que permitirá realizar carreras a 12 o 14 vueltas, tiene el aliciente para los espectadores de poder ver dos salidas y ver durante más tiempo a todos los coches agrupados, con lo que el espectáculo gana en intensidad. Otro cambio importante es la forma de atribuir los puestos en la parrilla de salida. Los participantes realizarán una tanda oficial y los seis mejores tiempos se jugarán en lo que se denomina la «Super Pole» a una vuelta lanzada, los puestos de privilegio de la parrilla de salida. Para incentivar a los equipos privados se han previsto unos premios en efectivo por carrera de 500.000 pesetas para el primer clasificado entre ♦♦♦



Motor Club Jerez

Este equipo, formado por Rafael Barrios y Ricardo García Galiano, competirá con dos Seat Toledo mantenidos y desarrollados por Meycon. Su patrocinador es «Diario 16».



Entre los equipos privados destaca el de Teo Martín, cuyo piloto, Antonio Albacete, correrá con un BMW 318is Evolución 95.

T-Mart



Vinyes Dabad

El piloto andorrano Joan Vinyes Dabad participará en el CET 95 con un Nissan Primera GT como ex oficial.



Alex Villanueva

Al igual que Jesús Díaz Villarroel, Alex Villanueva correrá esta temporada con un BMW 318is.



Ford

Un año más, Ford contará, como pilotos oficiales, con Carlos Palau y Jesús Pareja con sendos Mondeos del 94, pero con cinco puertas.

EQUIPOS

Alfa Romeo	Adrián Campos Luis Villamil Giorgio Francia	Alfa Romeo 155 Alfa Romeo 155 Alfa Romeo 155
Opel	Jordi Gené Alex Caffi	Opel Vectra GT Opel Vectra GT
Ford	Jesús Pareja Carlos Palau	Ford Mondeo Ford Mondeo
Nissan	Luis Pérez Sala Eric Van de Poele	Nissan Primera GT Nissan Primera GT
T-Mart	Antonio Albacete	BMW 318is/4
Motor Club Jerez	Rafael Barrios Ricardo G. Galiano	Seat Toledo Seat Toledo
Esc. Barcelona	Luigi Mimmo (*) Miguel A. L. de Carlos David Bosch	Opel Vectra GT Opel Vectra GT Opel Vectra GT
José Ruiz Thierry	Ignacio Goiburu	
Alex Villanueva	Alex Villanueva	BMW 318is/4
Equip Vinyes Dabad	Joan Vinyes Dabad	Nissan Primera GT
Jesús Díez	Jesús Díez Villarroel	BMW 318is/4

(*) Piloto reserva: Fermín Vélez

CALENDARIO

2 de abril	Jerez
23 de abril	Jarama
28 de mayo	Circ. de Cataluña
25 de junio	Estoril
2 de julio	Albacete
10 de sept.	Calafat
1 de octubre	Albacete
29 de octubre	Jerez
12 de noviem.	Circ. de Cataluña
26 de noviem.	Jarama



NOVEDADES EN EL REGLAMENTO

- El Campeonato de España de Superturismos (CET) está reservado exclusivamente a los coches de la Clase II FIA.
- En cada reunión se disputarán dos carreras, con puntuación independiente para cada una de ellas.
- Entre las dos carreras habrá un parque cerrado. 15 minutos antes de la segunda carrera se abrirá éste, momento en el que los equipos podrán repostar y cambiar ruedas. Si algún equipo por causas justificadas no puede respetar ese parque cerrado en la segunda carrera ocuparán los puestos de atrás de la parrilla de salida.
- Cada equipo podrá utilizar cinco neumáticos para los entrenamientos y primera carrera. Para la segunda carrera el número de neumáticos es libre.
- Se crea la «Super Pole», a ella pueden acceder los seis mejores tiempos de los entrenamientos, que se jugarán los seis primeros puestos de la parrilla de salida a una vuelta lanzada.

estos equipos, 300.000 para el segundo y 200.000 para el tercero. Al final del campeonato recibirá cinco millones de pesetas el primer equipo privado, tres millones el segundo y uno el tercero.

Al igual que en años anteriores, Total será el suministrador oficial de combustible, estando obligados todos los participantes a utilizar esta gasolina. También se mantienen los handicaps, estando previsto un lastre de 20 kilos para el triunfador de una carrera, 15 para el segundo y 10 para el tercero. Estos handicaps sólo se acumularán en el caso de dos victorias consecutivas (40 kilos). Un piloto con el lastre correspondiente a una victoria, si en la carrera siguiente no gana, mantendrá un handicap similar al de un segundo puesto en la siguiente carrera. Si un piloto con lastre no consigue clasificarse entre los tres primeros, en la carrera siguiente estará libre de peso adicional. Por otro lado, la Federación Española de Automovilismo, para asegurar que las parrillas estén completas en cada carrera, obliga a justificar a los participantes su no asistencia a un *meeting*, en caso de no presentar una justificación suficiente impondrá una

sanción de 500.000 pesetas por vehículo a las marcas oficiales y 250.000 a los equipos privados, cantidades a las que habrá que sumar el IVA correspondiente. Con todas las novedades que aporta el Campeonato de España de Turismo y con los pilotos y coches inscritos, el certamen cuenta con todos los ingredientes para asegurar un buen espectáculo y para colocar a España entre los países europeos con un Campeonato de la Clase II FIA más interesante.

MANUEL MADRID
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

Un libro sobre el GPS



SU título es «GPS. Qué es, para qué sirve, cómo se usa», su autor es Conrad Dixon y está concebido para quienes quieran adquirir o profundizar sobre el GPS (Sistema de Navegación Global). Trata de ayudar a los usuarios a obtener el máximo de sus aparatos y a utilizar todas sus funciones, desde cómo conocer una simple posición hasta conocer el rumbo a seguir. Su precio es de 1.600 pesetas y lo hallará en la editorial Noray S.A.



RACC: mejor atención al público

EL Real Automóvil Club de Cataluña ha abierto su sexta oficina de atención al público en Barcelona. Este nuevo centro inaugurado en la ciudad condal se encuentra situada en el distrito de Les Corts, en las calle Galileo número 293. Esta oficina tiene como área de influencia los barrios de Les Corts, Sants y la vecina población a la capital catalana de L'Hospitalet.

Con más de 300 metros cuadrados de superficie útil, ofrece toda la



amplia gama de servicios que gestiona la entidad como son viajes, seguros, tramitaciones, asesoría de todo tipo, etc.



Opel Y MCA anuncian el tour europeo

UNA de las más grandes compañías discográficas -MCA Records- ha anunciado sus planes para introdu-



AC Schnitzer

LA empresa AC Schnitzer está representada en nuestro país por Autoimagen S.L. Autoimagen tiene en stock un amplio inventario de AC Schnitzer para cubrir con la mayor rapidez las necesidades del usuario de todas las series de BMW en cuanto a aerodinámica, suspensión, equipo de motor, llantas, etc... En la fotografía aparece un BMW 325 Coupé totalmente equipado. Para mayor información, contactar con el teléfono (91) 636 15 23.



cir la «Nueva Música Americana», consistentes en una gran gira, situando en el mapa europeo a un maravilloso grupo de nuevas superestrellas. Tres de los más grandes cantantes americanos han aceptado unirse a este tour: Emmylou Harris, Trisha Yearwood y Marty Stuart. El tour europeo coincide con la llegada al mercado continental del nuevo Frontera, el vehículo recreacional de Opel.



Acuerdo entre Paradores de Turismo y Adenex

EL pasado mes de febrero, en el Parador de Mérida, se firmó un acuerdo de colaboración entre Paradores de Turismo y Adenex, Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura, me-

diente el cual ambas empresas colaborarán en la creación de un programa de rutas organizadas para la visita de los más importantes conjuntos monumentales de Extremadura, así como la promoción de las actividades que son ofertadas desde cada uno de los paradores incluidos en el proyecto.



Nuevo consejero de Dial Spania

RAFAEL Grau San Martín, madrileño de 37 años, ha sido nombrado miembro del Consejo de Administración de Dial Spania, empresa dedicada al alquiler de vehículos a largo plazo (renting), cuyo capital pertenece a Barclays Bank. Dial Spania está integrada junto a Dial U.K., Dial France y Dial Italia en el Grupo Dial, uno de los cinco primeros grupos europeos del sector, con una flota de vehículos que ronda las 100.000 unidades.



**PADDOCK****MUNDIAL DE ENDURO
EN CASTELLÓN**

El Campeonato del Mundo y de Europa de Enduro celebrará su primera cita de la temporada en Castellón. La carrera, que tendrá lugar los días 1 y 2 de abril, cuenta con un selectivo itinerario que deberán recorrer los 170 pilotos inscritos, encabezados por Peterhansel, Edmonson, Sala, Tlalen y Rinaldi.

**NUEVO RECORRIDO PARA EL
AUSTRALIAN SAFARI**

La séptima prueba puntuable para la Copa del Mundo de Raids, el Australian Safari, que se celebrará del 19 al 27 de agosto tendrá en esta décimoprimer edición un recorrido totalmente nuevo, ya que la salida será en Adelalde y la llegada en Townsville. Para esta edición, la tercera que puntúa para la Copa del Mundo, se espera contar con la presencia de Citroën y Mitsubishi.

Motor, aventura y naturaleza

DESDE hace unos meses Almería cuenta con un Club de Aventuras que ofrece todos los ingredientes necesarios para



acercarse a la naturaleza practicando turismo y deporte. Se llama Indalo y permite a sus socios practicar en un marco incomparable actividades tan vertiginosas como el Jet sky, el parapente, el buceo o los Quads. Almería tiene atractivos fondos marinos, parajes singulares y playas interminables, todo ello acompañado de un clima envidiable. Javier Herrador, un madrileño de padres almerienses y *alma mater* del Club, ha montado una escuela de todo terreno, organiza excursiones en quads y TT, imparte clases de buceo, alquila motos de agua... vive de, por y para la aventura. El teléfono del Club es el 908-818948.

La Eurocup arrancó en Le Mans

LA pasada semana comenzó la Eurocup Fórmula Renault en Le Mans. Allí participaron los equipos españoles «Racing for Spain» y Fadsport, aunque los resultados no fueron muy positivos por la falta de rodaje de los pilotos con sus nuevos monoplazas. Javier Díaz (en la foto) fue el mejor clasificado (11º), seguido por Sunberg (19º), mientras que Mazzali y Burgueño no pudieron terminar por accidente y fallo eléctrico respectivamente.

**La Baja Portugal en marcha**

DESDE el primero de abril al primero de junio estará abierto el plazo de inscripción para la Baja Nicola 1.000, que tendrá lugar el sábado 24 de junio. En esta octava edición la carrera portuguesa, puntuable para la Copa

del Mundo, tendrá un recorrido de 700 kilómetros, que se desarrollarán en una sola etapa, estando prevista la realización de la prueba prólogo, la misma de los dos últimos años, para el viernes 23.

**Otra Copa del Mundo para Colomer**

CON su victoria en las dos últimas pruebas de la Copa del Mundo de Trial Marc Colomer se ha proclamado vencedor de esta Copa que organiza la FIM. El piloto catalán, con la Montesa Cota 314R, ha revalidado el título que estaba en sus manos desde el pasado año, en el que lo logró con Beta. También este título supone el segundo galardón para Montesa, ya que hace 15 años el sueco Ulf Karlson se proclamó campeón con una Cota 349. Pero los triunfos de Colo-

mer y la Cota 314R no se limitan a su corona mundial, ya que también lideran el campeonato de España de Trial del que se han celebrado tres carreras. Su triunfo en el trial de Carcaixent —que abría el certamen nacional— y en la última carrera, celebrada en la localidad mallorquina de Alcudia, colocan al piloto catalán el primero de la clasificación provisional, con seis puntos de ventaja sobre Jordi Tarrés, segundo, y diez sobre Amós Bilbao, tercero.

Buen comienzo para Oriol Serviá

EL pequeño de la saga Serviá ha iniciado con un tercer puesto su segunda participación en el Campeonato de Francia de Fórmula Renault, cuya primera prueba puntuable se celebró en el circuito Bugatti de Le Mans. Serviá, que lograba el mejor registro en la primera manga de entrenamientos de su serie y el tercer tiempo en la segunda, ocupaba la novena posición de la parrilla de salida al tener mejores condiciones climatológicas los pilotos de la segunda serie.

Una excelente salida permitía al piloto catalán ocupar en la primera vuelta la sexta posición y, demostrando una vez más sentirse muy cómodo corriendo bajo la lluvia, llegaba tercero a la meta. Esta primera cita del año también ha sido muy positiva para el equipo Elf-La Filière, en el que milita Oriol, ya que las cinco primeras posiciones las han copado los Martini MK71 de cinco de sus pilotos, encabezados por Martinet, vencedor de la prueba.

Estreno con victoria en Japón

PEDRO Martínez de la Rosa no podía empezar mejor su temporada en Japón, ya que el piloto barcelonés saldaba su debut en el Campeonato japonés de Fórmula 3 marcando el mejor tiempo en entrenamientos oficiales y entrando vencedor en la meta con un margen de más de dos segundos sobre su inmediato seguidor, Motoyama. Con el



Dallara-Tom's-Toyota, Pedro impuso desde la salida un fuerte ritmo y, aunque a mitad de la carrera la temperatura del motor comenzó a subir alarmantemente y se vio obligado a bajar el ritmo, logró la victoria batiendo a los japoneses Motoyama y Michigami y al austriaco Peter, todos con chasis Dallara aunque con distintos motores.

PADDOCK**LA OFERTA DE FADSPORT**

La Fórmula Renault se va a correr con nuevos monoplazas, pero también tendrán cabida los chasis anteriores. El equipo Fadsport, campeones en título, van a alquilar los modelos de la temporada pasada por 350.000 pesetas por carrera. Para más información se puede contactar con ellos en el teléfono (91) 691 30 95.

**MARC GENE EN INGLATERRA**

El pequeño de la saga Gené, que acaba de graduarse en económicas por la Universidad de Buckingham, no ha tenido mucha suerte en su debut con el West Surrey Racing en el Campeonato Británico de Fórmula 3. El español era undécimo en la primera carrera y décimo en la segunda, mientras que Ralp Firman lograba la victoria en ambas pruebas.

RETRATOS DE SENNA

Gran Prix Sportique ha preparado una selección de los retratos de Ayrton Senna que Craig Warwick realizó en 1990. Estos retratos, de edición limitada, miden 65 por 51 centímetros y parte del dinero recogido con su venta será para la Fundación que, bajo el nombre del piloto desaparecido, trabaja para ayudar a los más desfavorecidos, especialmente a los niños.

LOS CLIO WILLIAMS BIEN

El belga Bervoets, con Suzuki, ganó las dos mangas de la primera prueba del Mundial de Motocross de 250 c.c. que se celebró en Talavera de la Reina, Toledo. El español Josep Alonso, con Honda, era noveno en la primera manga y abandonaba, al caerse, en la segunda cuando iba segundo.



PADDOCK

LA FORMULA ASIA
EN MARCHA

El 23 de abril se iniciará en el circuito Sentul de Indonesia el Campeonato Internacional de Series asiático, que en esta edición tendrá ocho citas con dos carreras puntuables en cada una de ellas. Como colofón del campeonato habrá en enero una carrera invitación en Australia. A los asiáticos y europeos que participarán en el campeonato se les unen por primera vez pilotos escandinavos y australianos.



SE ABRIÓ EL PLAZO

Un máximo de 72 motocicletas, de las que 60 tomarán la salida, es el tope establecido por los organizadores de las 24 Horas de Montjuïc, cuyo plazo de inscripción finaliza el día 6 de julio.

TRACY VENCE EN
AUSTRALIA

Paul Tracy ha sido el vencedor de la segunda prueba del Campeonato Indy, que se celebró en el circuito Australiano de Surfers Paradise y en la que Jacques Villeneuve y Michael Andretti tuvieron que retirarse. Los puestos de honor los completaban Rahal, que de momento encabeza la clasificación provisional del certamen, y Pruett, seguidos por Gugelmin, Sullivan, Al Unser Jr y Cheever.

LA VICTORIA MAS VALIOSA

ESTA ha sido la victoria más importante de los últimos años, ya que ganar las 12 Horas de Sebring con Ferrari es pasar a la historia del automovilismo. También esta victoria es muy significativa tanto para Ferrari -su anterior victoria fue hace 23 años- como para Pirelli -que no ganaba desde el 57-, pues para ambos volver a ganar en Sebring después de tanto tiempo tiene un significado especial.

Además, esta carrera resulta muy representativa, ya que es una de las pruebas más carismáticas de América -este año se ha celebrado la 43 edición-. Al ser una de las más antiguas tiene mucha mayor importancia incluso que Daytona que, aunque son más horas, no tiene tanta solera como Sebring. A todo esto hay que añadir la dureza que caracteriza las 12 Horas que, aunque es una carrera de resistencia, en realidad se corre al sprint y hay que ir al cien por cien desde el banderazo de salida. También hay que tener en cuenta que el trazado es muy rápido y se mantiene exactamente igual que hace 40 años, por lo que el asfalto está muy bacheado en algunos puntos, lo que extrema la dureza para coches y pilotos que al final se resienten por el estado de la pista.

En entrenamientos Alboreto, con el otro coche del equipo que comparte con Baldi, aprovechó su experiencia con neumáticos de competición y marcó el mejor tiempo mientras nosotros quedábamos relegados a la cuarta



FERMIN VELEZ

plaza. Ya en carrera, en la primera vuelta me colocaba primero y marcaba la vuelta rápida, manteniendo esa posición hasta que cedí el coche. Cuando por la tarde volví a tomar el relevo los seis primeros estábamos en la misma vuelta y nosotros ocupábamos el cuarto puesto. Fui adelantando posiciones hasta que comenzó una lluvia torrencial que hacía imposible continuar por lo que pararon una hora la carrera; en ese momento ya estaba otra vez primero. La situación fue muy crítica, ya que como estos coches son abiertos el agua entraba dentro y mojaba gran parte del sistema eléctrico, pero afortunadamente no tuvimos problemas.

Al reanudar de nuevo la carrera, el Chevrolet Spice y mi Ferrari entablamos una dura lucha por la victoria que resultó agotadora, tanto psicológica como físicamente y, aunque estaba muy cansado, el equipo decidió no relevarme ya que sacábamos pocos segundos al Chevrolet y era un riesgo muy alto efectuar el cambio. Para complicar más las cosas, faltando diez minutos para el final de las 12 Horas de Sebring tuve que entrar a repostar y eso complicó más las cosas, aunque también le dio más emoción a un apretado final, en el que pude mantener la primera posición. Estaba contento, había conducido en total cinco horas y media y ésta era mi segunda victoria con Ferrari en el Campeonato. La otra sucedió en 1994 en Laguna Seca, en Monterrey, California.

Anhelada victoria de Vélez

23 años después de su última victoria en las 12 Horas de Sebring -con Ickx y Andretti de la 312 PB- Ferrari ha vuelto a subirse a lo más alto del podio tras una disputada y apretada carrera que se celebró al sprint y tuvo que ser interrumpida por la torrencial lluvia. Con la 333SP, Fermin Vélez, Evans y Van de Poele conseguían por un escaso margen

imponerse en la meta al Chevrolet Spice de Bell, Wallance y Lammers, mientras que a cuatro vueltas quedaba el Mazda de Downing, Hamlet y Pace. Por su parte, la otra Ferrari 333SP, conducida por Baldi, Alboreto y Van de Poele, que había ocupado la pole, era cuarta tras sufrir problemas mecánicos como consecuencia del estado de la pista.



GRAN PREMIO DE AUSTRALIA

Doochan ya no tiene posible rival en la categoría de 500 cc. Su público quedó entusiasmado.



DOOHAN EN OTRA ONDA

Mick Doohan ha apabullado a sus rivales en Eastern Creek. Sin embargo nuestros representantes, especialmente Crivillé, Checa y Alzamora, han comenzado con muy buen pie.

EL Campeón del Mundo Mick Doohan ha dominado con tal autoridad -su G.P. que parecía estar en otra galaxia. No ha dejado ni las migajas a unos rivales que apenas han podido ver el colín de su Honda. Con Alex Crivillé tercero, el petrolero español Repsol, que ahora abandera al equipo oficial de Honda, no podía haber comenzado de mejor manera su política de patrocinio. La armada española, 13 pilotos, 13, no ha salido triunfante, pero tampoco malparada y, tanto los «notables» como los modestos, han demostrado que tienen posibilidades de obtener esos resultados que consiguen de nuevo movilizar tras ellos a unos aficionados enfriados tras una pertinaz se-

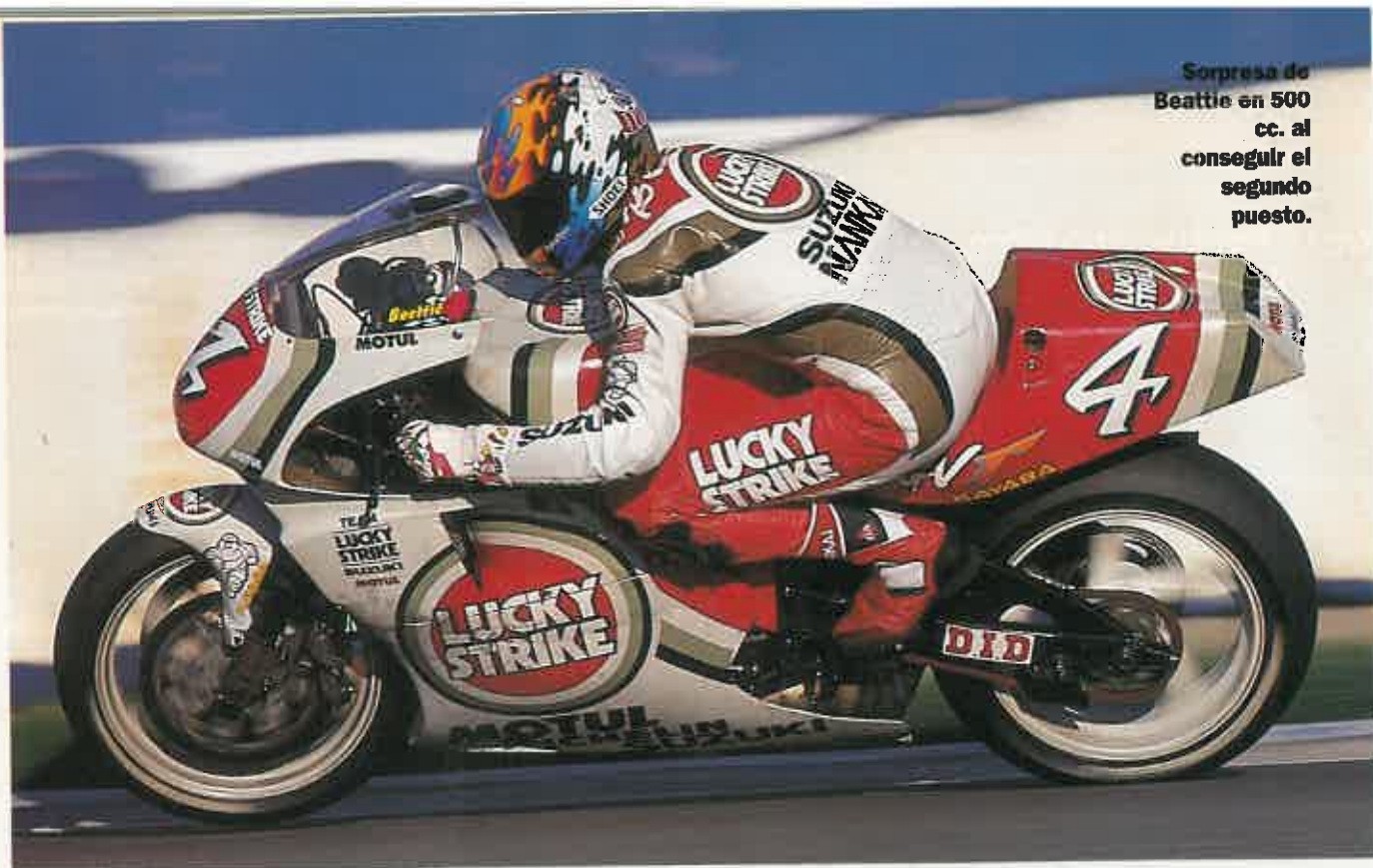
guía. Un primer Gran Premio no es suficiente para lanzar las campanas al vuelo, pero tampoco para condenar, y el balance australiano permite abrigar unas esperanzas más que fundadas.

Mick Doohan lo ha tenido todo de cara. Para empezar nadie duda que es el mejor piloto del momento: «si pudiera lo ficharía» dice sin complejos Kenny Roberts. Las Honda si-

guen siendo las motos más rápidas y la suya, en particular, todavía más. Eastern Creek es el patio de su casa y, para más «inri», donde el equipo Honda ha hecho más kilómetros durante el invierno. Por eso, y además con el calor de un público entregado al cien por cien a su ídolo, el Campeón del Mundo no podía defraudar. Y a fe que no lo ha hecho. Pole position, vuelta rápida y victoria apabullante, son argumentos irrefutables. Tras suya, los demás, y entre ellos tal vez un tanto inesperado, el segundo piloto de Suzuki: Daryl Beattie, casualmente otro hijo del lugar... El joven Beattie conseguía salir desde la segunda posición y en la carrera, pese a arrancar mal, no

Crivillé conseguía en 500 cc. el tercer puesto.





Sorpresa de Beattie en 500 cc. al conseguir el segundo puesto.

tardó casi nada en hacerse con ese su segundo puesto, tan intocable como lo era el primero para Doohan. Y es que cuando nos comenzaban a brillar de pasión los ojos por que pensábamos que el «Nen de Seva», otro que no se había lucido al arrancar pero que luego remontó fulminantemente, podía ser segundo, el de Suzuki respondía instantáneamente a cada «achuchón» de nuestro representante. El catalán ha demostrado que ha aprovechado el invierno y pilotó con agresividad y temple siendo indiscutiblemente el mejor delfín del Campeón del Mundo entre el resto de los pilotos de Honda. Este puede ser por fin

su año esperado. Completado el podio con los tres citados, tras ellos venían Cadalora, que se quejaba amargamente de la inferioridad de su Yamaha, Schwantz, que había sufrido una espectacular caída en el «warm-up» al quedarse sin frenos y además había calado la moto en la salida, Barros y Puig. El barcelonés no había tenido el santo de cara ya que, en los entrenamientos, cuando forzó la maquinaria para mejorar su posición en la parrilla, sufrió una caída que le supuso la pérdida de la uña del meñique izquierdo. En la carrera hizo lo contrario a lo que nos tenía acostumbrados. Comenzó muy mediocre y tardó en coger el ritmo, pero luego fue a más hasta terminar séptimo. Ello es una prueba de que sus brazos han superado positivamente la intervención a que fueron sometidos. En

la quinta vuelta abandonó Juan Bautista Borja, piloto de Roc, que había conseguido un excelente e inesperado decimotercer puesto de la parrilla de salida.

Si la carrera del medio litro fue un paseo triunfal para Doohan, Waldmann tuvo que sudar su mono de cuero para imponerse tras batallar rudamente con dos hombres de la talla de Biaggi y Harada. Los tres constituirán, sin ningún tipo de dudas, el terceto de hombres fuertes de la cilindrada y su lucha fue aquí electrizante. El germano no se hizo con la cabeza hasta los últimos compases, mientras que Harada y Biaggi no bajaron en ningún momento la guardia y entraron casi emparejados en meta, con una decisiva mínima ventaja para el nipón, que este año ha recuperado al fin la forma física de hace dos años. Fantástico cuarto fue Carlos Checa. El piloto de Sito Pons tuvo una sensacional actuación tras pelearse con Romboni y Aoki, dos pilotos a los que el año pasado sólo veía antes de montarse en la moto y a los que en Eastern Creek acabó doblegando.

Enorme sorpresa fue la actuación de José Luis Cardoso. El sevillano, privado entre los privados, fue capaz de terminar octavo con su Aprilia carreras-cliente a la que sacó un excelente partido y se ha colocado en cabeza de la recién crea-



Puig remontó hasta el séptimo lugar.

DEPORTE

da Copa de Privados. Gregorio Lavilla también proporcionó una alegría, pues consiguió un punto, al tiempo que a Pere Riba le faltó muy poco para lograrlo. La decepción vino por parte de Luis D'Antín. El madrileño partía con el undécimo tiempo y en la primera vuelta se vio involucrado en un «strike». Miguel Angel Castilla no terminó.

Por fin, en el octavo de litro, también tuvimos nuestra ración de cal y arena. El ilerdense Emilio Alzamora, con su Honda, fue la cara de la moneda. Séptimo en los entrenamientos, en carrera pudo ser tercero, pese a estar a punto de caer en una ocasión. Finalmente sólo en el último metro fue superado por Manako, cuando éste se salió de su rebufo y con ello consiguió la suficiente ventaja en velocidad punta para ganarle la partida. La cruz, fue para «Aspar». Este se cayó dos veces en los entrenamientos y con la nueva reglamentación, que prohíbe las motos de reserva, no pudo aprovecharlos íntegramente. Evidentemente suya fue la culpa, pero las caídas fueron tan numerosas que muy pocos se libraron de besar el asfalto en una u otra ocasión. Tanto es así que incluso Doohan se atrevió a criticar la falta de limpieza de la pista. En carrera, el de Alcira sa-



El piloto de Sito Pons, Checa, sorprendió a los aficionados con su cuarto puesto.



En 250 cc., la carrera supuso un continuo y emocionante duelo entre Biaggi, Harada y el germano Waldmann, siendo la victoria para éste último.



lió retrasado y cuando remontaba a duras penas se tocó con Geissler y debió conformarse con terminar decimotercero.

La victoria fue para Haruchika Aoki, el hermano menor de Nobuat-su Aoki que milita en 250. Este fue una sorpresa mayúscula puesto que partía desde la cuarta fila. En cuatro vueltas se colocó primero y se escapó luego de todos sus rivales hasta entrar en solitario en la meta con 15 segundos de ventaja. La lucha estuvo pues para el segundo escalón del podio.

Eliminados enseguida McCoy y Raudies, los mejores en la arrancada, Sakata y Oetl fueron los que se disputaron ese lugar del cajón. Fue el Campeón del Mundo quien se lo aseguró una vez que Oetl se fuera por los suelos. Torrontegui, que salía décimo, abandonó enseguida, en la quinta vuelta, con problemas de moto.



Aspar sin suerte. Fue decimotercero.

CLASIFICACIONES

125 CC

1º Aoki (Honda), 42.52.040; 2º Sakata (Aprilia), a 15.641; 3º Manako (Honda) a 22.096; 4º Alzamora (Honda), a 22.164; 5º Ueda (Honda) a 24.928.

250 CC

1º Waldmann (Honda), 43.52.872; 2º Harada (Yamaha), a 0.113; 3º Biaggi (Aprilia) a 0.306; 4º Checa (Honda), a 37.974; 5º Aoki (Honda) a 38.091.

500 CC

1º Doohan (Honda), 46.06.030; 2º Beattie (Suzuki), a 13.446; 3º Crivillé (Honda) a 19.068; 4º Caladara (Yamaha), a 33.753; 5º Schwantz (Suzuki) a 34.753.

CAMPEONATO DEL MUNDO

125 CC

1º Aoki, 25 puntos; 2º Sakata, 20 p; 3º Manako, 16 p; 4º Alzamora, 13 p; 5º Ueda, 11 p.

250 CC

1º Waldmann, 25 puntos; 2º Harada, 20 p; 3º Biaggi, 16 p; 4º Checa, 13 p; 5º Aoki, 11 p.

500 CC

1º Doohan, 25 puntos; 2º Beattie, 20 p; 3º Crivillé, 16 p; 4º Caladara, 13 p; 5º Schwantz, 11 p.

TEXTO Y FOTOS: JOSE LUIS AZNAR



Una excelente regularidad en las cuatro horas de carrera fue clave para la victoria. El Porsche de Jarier y el Ferrari F40 de Olofsson no se lo pusieron fácil.

¡Y VAN TRES!

Tres pruebas y tres triunfos. El inicio de temporada del McLaren F1 GTR en las denominadas carreras de resistencia GT no está siendo nada malo. En Monza la victoria no fue para Bellm y Sala, ganadores en Jerez y Paul Ricard, sino para el binomio Nielsen-Bscher. Una victoria nada fácil y que se resolvió en la última media hora.

La lista de inscritos en el circuito italiano era de 35 coches, la más numerosa de las tres pruebas celebradas. Con la única ausencia de los Venturi, en Monza aparecían como coches novedosos un cuarto McLaren, un poco competitivo Jaguar XJ 220, varios Ferrari F40 y algunos Porsche. En cuanto a pilotos, otros nombres bien conocidos del automovilismo internacional co-

mo Henri Pescarolo, Michel Ferté, Bruno Giacomelli o la italiana Giovanna Amati se añadían a la lista más habitual. Respecto a los españoles, Tomás Saldaña y Alfonso de Orleans, con el cada día más competitivo Porsche-Repsol del equipo Kremer y el F40 de Santiago Puig con Paul Belmondo y Ferdinand de Lesseps. Los entrenamientos fueron dominados por el F40 de Olofsson y

Luciano Della Noce, el coche con mejor preparación y más competitivo del equipo Ferrari Club Italia. Segundo era el McLaren de Nielsen, seguido de otro F40, el de Ferté, y los tres McLaren restantes. El De Tomaso Pantera de Wallace se hacía con la séptima plaza y el Porsche de Wollek, Jarier y Bouchut, que sería segundo en la carrera, figuraba después. El primero de los Callaway

DEPORTE

Corvette del equipo Agusta (exponían unas cuantas motos antiguas en el paddock en estado impecable) era décimo y el Jaguar XJ 220 se «perdía» en la clasificación con demasiados problemas de puesta a punto. Tomás Saldaña se mostraba encantado con las mejoras, sobre todo aerodinámicas, efectuadas en el coche y conseguía ser el tercer mejor Porsche. Un resultado que no le valió para nada porque en la segunda vuelta que daba Alfonso de Orleans un error infantil de conducción le hizo salirse de la pista dejando el coche bastante «tocado» e irreparable para la segunda tanda de entrenamientos y la carrera.

Como se demostró en Jerez y Paul Ricard, las 4 horas de competición resultan, aunque parezca todo lo contrario, muy emocionantes y más o menos hasta la media hora final no se sabe con certeza el resultado, como ocurrió también en Monza. En manos de Olofsson, el F40 se mostraba rapidísimo en las primeras vueltas, pero el excesivo consumo de combustible le hacía parar más tiempo en boxes que sus rivales. El coche italiano dominó durante mucho rato la prueba, aunque una parada más larga para cambiar



Konrad, cuarto al final, se benefició del problema del Porsche de Mastropietro.



Un error de Orleans en entrenamientos impidió tomar la salida del 911 español.



Un segundo puesto en las tres carreras disputadas ha sido el resultado cosechado por el Porsche del equipo Larbre. En Monza esperaban tener una peor clasificación.



El F40 del equipo Ferrari Club Italia era el más rápido en entrenamientos y dominó buena parte de la carrera; su mayor consumo le obligó a parar más para repostar.

frenos, problema que tuvieron la mayoría de los equipos, le retrasaba en la última hora hasta el tercer puesto final. La regularidad ha sido buena aliada del McLaren vencedor. El coche del *team West*, que en esta ocasión iba con los colores de Davidoff Watches, alternó siempre el segundo, tercer y primer lugar y, a pesar del mismo problema de frenos del Ferrari, tomó el mando a media hora del final para no soltarlo hasta el banderazo de llegada, con la alegría y a la vez suspiros de los miembros de su equipo por la cercanía del Porsche de Bouchut que, a la «chita callando», fue recuperando posiciones e incluso comandó la clasificación; el 911 del equipo Motul repite idéntico podio que en Jerez y Paul Ricard. Decepción para los McLaren azules de Gulf. El de Owen Jones se salía de la pista y el más favorito de Bellm y Sala se retrasaba al principio con problemas en una rueda y por querer ajustar

tanto los repostajes se paraba sin gasolina.

La próxima cita es en el Jarama y se espera una buena afluencia porque Repsol va a regalar entradas. El duelo entre McLaren, Porsche y Ferrari está garantizado. ●

TEXTO Y FOTOS: JAVIER GUTIÉRREZ

CLASIFICACIONES

1º Nielsen-Bscher (McLaren F1 GTR), 125 vueltas en 4.01.29 a un promedio de 180,1 km/h. **2º Wollek-Jarier-Bouchut** (Porsche 911), a 16s; **3º Della Noce-Olofsson** (Ferrari F40), a 1 vuelta; **4º Konrad-Ploeg** (Porsche 993) primero en GT3, a 3 vueltas; **5º Keegan-Kaufmann** (Porsche 911) a 3 vueltas; **6º Lilian Bryner-Enzo Calderari** (Porsche 911), a 3 vueltas; **7º Angelastri-Von Gartzten** (Porsche 911), a 4 vueltas; **8º Larbriere-Lecuyer-Fabre** (McLaren F1 GTR), a 4 vueltas; **9º Mastropietro-Rossi** (Porsche 911), a 7 vueltas; **10º Thyrring-Wallace** (De Tomaso Pantera), a 8 vueltas.



PONCE Y PURAS VENCIERON EN EL CORTE INGLÉS

Sobre ruedas

El Campeonato de España de Rallyes no podía comenzar mejor: con emoción. El regreso de Puras y Citroën al certamen nacional se ha saldado con una victoria para ambos, mientras que José María Ponce ha logrado el sueño de todo piloto canario: vencer en «el Corte».

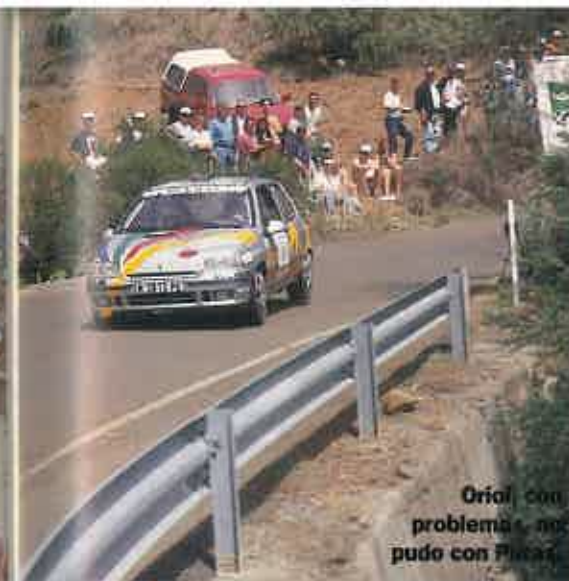
Victoria para Citroën en su debut en el Campeonato.

AL ser puntuable para el Campeonato de Europa, la prueba gran Canaria acogía a los coches mundialistas y a los más modestos F2 con que ha castigado la Federación a los aficionados españoles. Por tanto, en la primera prueba del año se celebraban dos carreras; una, por la victoria absoluta y otra, por la primera posición en el campeonato nacional.

Por la victoria optaban el italiano Enrico Bertone (Toyota Celica) y los canarios Luis Monzón, Gregorio Picar (ambos con Ford Escort Cosworth) y José María Ponce (BMW M-3). Este último, se había decidido por el veterano BMW tras haber

probado en Inglaterra un Escort. Con la nueva brida del turbo, la diferencia de potencia respecto al motor 2,5 litros atmosférico del coche alemán es pequeña y la fiabilidad mecánica es muy superior. Así que José Mari desempolvó el coche con el que lograra el Campeonato de España en 1991 con el fin de vencer en una prueba en la que ha participado desde hace 19 años, pero que nunca consiguió vencer.

En cuanto a los F2, Oriol Gómez (Renault Clio) estrenaba el título nacional; Borja Moratal volvía a encontrarse al volante del Peugeot 306 y, como gran novedad, retornaba Jesús Puras al certamen nacio-



Oriol con problemas, no pudo con Puras.



Segundo puesto para Gregorio Picar.



José María Ponce llevó al veterano BMW M-3 hasta la victoria absoluta.

nal, al volante del flamante equipo Citroën, que viene a sustituir el hueco dejado por el equipo Opel, que esta año ha abandonado los rallyes.

A priori no parecía que ni Peugeot ni Citroën estuvieran en condiciones de plantar cara al Renault, visto el dominio de Oriol el pasado año y del Clio Williams en el Campeonato francés, en que se enfrentan también las tres marcas. Pero nos equivocamos todos.

Los dos coches del grupo PSA estrenaban llantas de 17 pulgadas de diámetro, lo que les hace ganar en competitividad. Un estreno no exento de polémica. Polémica sobre

las ruedas, con la nueva reglamentación. La Federación Española, sin atender a las diferencias entre el Campeonato de España y el del Mundo, ha aplicado la norma mundialista, que obliga a utilizar neumáticos con dibujo. No ha previsto que los F2, de sólo dos ruedas motrices, consumen considerablemente más rueda y, ahora, con las rayas, ni siquiera los compuestos más duros aguantan más de 25 kilómetros. Total: se han triplicado los presupuestos y los pilotos se han jugado el físico en algunos tramos, al finalizarlos sobre los alambres. Lo malo es que ahora ya no se puede dar marcha atrás, porque los fa-

bricantes han dejado de producir slicks y aún no han iniciado la comercialización de compuestos nuevos, con dibujo, en las dimensiones que emplean los F2.

El Rallye El Corte Inglés se iniciaba con una larga prueba de 30 kilómetros, con cerca de 15 en descenso, con un asfalto muy abrasivo. Iba a ser una prueba de fuego para los neumáticos y las tres pasadas por este tramo de Telde iban a ser decisivas. Luis Monzón hace toda una demostración, al aventajar en nada menos que 20 segundos a Bertone y 29 a Ponce. Los F2 estaban ya a medio minuto, con Oriol sólo 1 segundo por delante de Puras ♦♦♦

y 11 de Moratal. La llegada del tramo fue sin duda el primer «punto caliente» de la jornada. Monzón, exultante (conduciendo así, no se le podía escapar la victoria); Bertone, sorprendido (no era normal que le aventajasen en casi un segundo por kilómetro); Ponce, confiado (a este ritmo, Monzón no podría aguantar mucho tiempo la mecánica); Picar, tranquilo (la lucha por la cabeza no era, por ahora, su objetivo).

Y entre los F2, también sorpresas. «Ha sido en la bajada en la que Puras se ha beneficiado. Por motor, le gana en la subida y él me gana en la bajada por rueda». Puras estaba muy satisfecho «el trabajo de estas últimas semanas ha dado sus frutos. El coche ha ganado mucho en eficacia y me encuentro a gusto conduciéndolo». Borja estaba desolado. Sus ruedas habían llegado en una condición lastimosa, con los alambres asomando en la banda de rodamiento. «Hacernos correr en estas condiciones es una barbaridad. Nadie sale beneficiado. Me he jugado la vida en la bajada y los espectadores se tienen que haber aburrido al ver el ritmo al que he tenido que bajar; más despacio que con un coche de serie. Me he equivocado al comprar estas ruedas directamente en Clermont Ferrand, en Michelin. Mejor me hubiese ido con las viejas 16 rayadas, pero ahora ya no puedo rectificar».

Como preveía Ponce, el primer líder, Monzón, no iba a durar mucho tiempo, al salirse de la carretera en el segundo tramo. Heredaba la primera posición Bertone, pero con Ponce muy cerca y Puras claramente por delante de Oriol, a quien incluso achuchaba Moratal cuando los tramos eran cortos y sus ruedas no se degradaban.

Pero una vez más el Peugeot tuvo que abandonar en los primeros compases, al romper un rodamiento de la caja de cambios. Bertone también quedó pronto apartado de la victoria al romper el turbo de su Celica y perder seis minutos, dejando a Ponce primero, con Puras a sólo 8 segundos, con 35 de ventaja sobre Oriol. Entre ambos, los dos «mundialistas» Picar y Lamberti (Nissan Pulsar) y tras ellos, los mejores Grupo N, con Flavio Alonso dando cuenta de Daniel Alonso, que también abandonaría muy pronto



Incombustible Carlos Lamberti, que fue finalmente quinto.



por una salida de carretera. Casi al final de la primera etapa, se produce un incidente que iba a marcar la lucha por la F2. En su continua búsqueda de soluciones en las suspensiones, Puras hace cambiar un reglaje del eje trasero. Los mecánicos del equipo, aún con poca experiencia en rallyes, emplean más tiempo del previsto, se ponen nerviosos y el santanderino tiene que correr como un poseso para llegar a tiempo al control siguiente. Trazando por las cunetas, pincha una rueda, llega tarde al control y toma la salida del tramo con el neumático

desinflándose. La operación se salda con 1'13" de pérdida de tiempo más otro minuto de penalización. Desciende hasta la cuarta posición, detrás de Ponce, Picar y Oriol. Lamberti se había retrasado también por problemas eléctricos.

Lo cierto es que la moral de Puras se resiente y hace un final de etapa menos brillante que en los tramos anteriores. Sin embargo, al ver que, pese a todo, Oriol cede algo de tiempo, Puras termina la primera jornada dispuesto a atacar a su rival.

Lo que desconocía el piloto de Citroën es que la mecánica de Oriol comenzaba a apuntar los síntomas de la avería que iba a manifestarse al día siguiente en toda su crudeza. El colector de admisión tiene un pequeño poro, pero no se le da demasiada importancia, porque los síntomas aparecen enmascarados en lo que parecía una avería mayor: un problema de respiración del depósito de gasolina, que se soluciona en el parque de trabajo. Parecía que el Renault volvía a estar en condiciones de defenderse de los ataques del Citroën. «Una ventaja de medio segundo por kilómetro deberá ser suficiente para mantener la primera posición entre los F2, que es lo que nos importa», decía Marc Martí, el copiloto de Oriol, antes de irse a descansar.

Por su parte, en la asistencia del Citroën, se prepara todo para el ataque de Puras al día siguiente. El santanderino se decide por unos re-

glajes del tren trasero muy abiertos, para que se deslice más y ayude a trazar las curvas.

En el primer tramo del día siguiente salta la sorpresa: Puras le endosa 18 segundos a Oriol, cuyo motor ratea escandalosamente. El problema en el colector era mucho más serio de lo que se pensó en el primer momento y acabó por hacerse una fisura. Se necesitaban más de 20 minutos para cambiarlo, si no surgían complicaciones y no había ese tiempo. Se intentó reparar con una pasta selladora, pero no dio el resultado apetecido. Los 68 segundos de diferencia se iban disolviendo como un azucarillo en un vaso de agua y, en los siguientes cinco tramos, Puras da buena cuenta del Renault que bastante tiene con procurar acabar la carrera. Lo cierto es que Puras vuelve a poner de manifiesto toda su talla de conductor. No porque dé cuenta de un Oriol con problemas, sino porque se permite el lujo de marcar varios *scratch*, superando siempre a Picar, con un Escort de 350 caballos y cuatro ruedas motrices.

Pero la emoción aún iba a durar porque, a dos tramos del final, el BMW de Ponce comienza a fallar y a consumir agua escandalosamente: la junta de culata había cedido. Conduciendo con mucho mimo y cruzando los dedos, Ponce logra acabar el rallye sin que Picar pueda darle alcance. La verdad es que hubiera sido muy triste y muy injusto que Ponce hubiese tenido que retirarse a dos tramos del final, como ya le ocurriera el pasado año, estando también en cabeza. Pero esta vez quiso la fortuna estar de su lado. Llegó tan justo, que el BMW tuvo que ser empujado para bajarlo del podio.

Menos suerte tuvo Flavio Alonso, dominador del Grupo N, que tuvo que abandonar casi al final, al romperse la caja de cambios, dejando la victoria a Jaime Azcona y su Clio Williams. Su hermano Javier volvió a poner de manifiesto la fiabilidad de los pequeños Peugeot 106 oficiales, terminando octavo absoluto y tercera entre los que cuentan para el campeonato. Su compañero Sergio Vallejo también estuvo en la llegada en su debut.

JOSÉ MARIA CERNUDA

BREVES



Así acababan las ruedas de Moratal, tras el tramo de Telde.

A LA RUEDA, RUEDA
Mosqueo y acusaciones con las dimensiones de las ruedas. Al final, Carlos Gracia tuvo que hacer de hombre bueno para que Barroso (Citroën) y Galisteo (Renault) llegasen a un pacto de caballeros y dejaran las cosas como están. Nos da la impresión de que, en esta pelea, sólo se ha escrito el primer capítulo.

CAJA DE LOS TRUENOS

Puras estaba encantado con la caja de cambios secuencial. Se le ha acoplado un dispositivo que interrumpe el encendido en milisegundos, para posibilitar el cambio rápido sin embragar y evitar sobrerregímenes. El santanderino no se explica la oposición a este cambio de algunos pilotos del Mundial.

MAS CONFUSION

Sorprende por las declaraciones de Goutard, presidente de la comisión de rallyes de la FISA: se permitirá utilizar turbo y 4 ruedas motrices a los F2. Cada día en los organismos regidores complican más las cosas y cometen más errores.

PURAS, A TENERIFE

El resultado del Citroën ha decidido que acudan al Rallye en Tenerife (Villa de Adeje) dentro de 15 días. Puras tendrá como máximo rival a Borja Moratal, si es que logra reparar el cambio a tiempo. El que no estará será Oriol, que no había previsto acudir a esta prueba.



Nuevo abandono de Moratal, que no acaba de tener la suerte que se merece.

VUELVE CAPDEVILA

Fernando Capdevila vuelve al asfalto. En Tenerife conducirá un Escort Cosworth Grupo N de RAS, con el que dará mucho trabajo a los F2 peninsulares.



Rivales, pero compañeros: Martí, Romani, Gómez y Puras al finalizar el Rallye.

CLASIFICACIONES

1º Ponce-León (BMW M-3), 3.41.49. 2º Picar-Pérez (Ford Escort Cosworth), a 24". 3º Puras-Romani (Citroën ZX, F2) a 1'46". 4º Oriol-Martí (Renault Clio Williams, F2), a 3'37". 5º Lamberti-Ghuneim (Nissan Pulsar), a 5'44". 6º Bertone-Guiappon (Toyota Celica), a 6'17". 7º Gottlicher-Schonlechner (Ford Escort Cosworth), a 11'13". 8º Azcona-Billmaier (Peugeot 106, F2), a 13'39". 9º Cruz-De Paz (Opel Astra GSi, F2), a 14'38". 10º Fortkort-Weber (Ford Escort Cosworth), a 17'51".

EN vísperas de este primer Gran Premio todo parecía indicar que los recortes tecnológicos impuestos por la FIA, así como la desaparición de los monstruos sagrados de la Fórmula 1, iban a jugar un papel determinante en la seguridad de los pilotos y en la recuperación de la espectacularidad, desde hace tanto tiempo perdida. Entre bastidores se escuchaban opiniones que daban a cinco o seis pilotos como candidatos al escalón más alto del podio; Williams, Ferrari, Benetton, McLaren y algún otro podía dar el campanazo y así llevar a cabo ese golpe de timón tan deseado en los últimos tiempos. Por el contrario, desde los primeros compases de este arranque de temporada, se vio que los equipos Williams y Benetton tenían una vez más en su poder la clave de la hegemonía incontestable. Por una parte,

el escenario de Gran Premio se perfilaba más complicado que nunca; el estado de la pista del circuito de Interlagos se había deteriorado hasta extremos inconcebibles: asfalto deslizante, suciedad incrustada en la rugosidad de la superficie y, sobre todo, un sinfín de baches diminutos y seguidos ponían a prueba de forma desconcertante los 26 coches ahí alineados. De pronto, el equipo Williams, con Damon Hill y David Coulthard, demostró una evidente superioridad frente a sus rivales por tres razones principales: haber ensayado con el nuevo coche a lo largo de 3.600 kilómetros, tener más experiencia que Benetton en el empleo del motor Renault RS-7 y, sin lugar a dudas, haber concebido un coche con soluciones aerodinámicas y suspensiones de lo más acertadas. De hecho, Hill registró los mejores ♦♦♦



Esta imagen refleja el momento clave del análisis de la gasolina para Benetton y Williams. La irregularidad fue evidente. Con la victoria de Berger, es la segunda vez que un Ferrari hecho por John Barnard gana el Gran Premio en el día de su debut. La primera vez fue en 1989, en Jaconepagá.

GRAN PREMIO DE BRASIL DE FORMULA 1

Samba, trampa y penalty

Una vez más la polémica se ha ceñido sobre la Fórmula 1. Una errónea interpretación del reglamento sobre el uso de la gasolina ha llevado a los equipos Williams y Benetton a la descalificación en favor de Gerhard Berger, que ha sido el ganador sin habérsele propuesto.





Rubens Barrichello fue el ídolo del gran público brasileño. La falta de competitividad del Jordan J 195 malogró todos sus esfuerzos y el buen nivel técnico alcanzado por el motor Peugeot A10, que dio muestras de su eficiente potencia.

tiempos, empezando el primer día con el registro de 1.20.081 y la velocidad máxima de 294.5 kilómetros por hora, datos que acabó por rematar con la «pole position» correspondiente al tiempo antes mencionado. Frente a esta superioridad técnica, el equipo Benetton adolecía de muchos problemas de vibraciones que afectaban al estado físico de los pilotos y con un monoplaza especialmente sensible a lo bacheado del asfalto. Sin embargo, escondían en la manga el as más valioso: la dotes de conducción de Michael Schumacher, que por el momento no tiene rival. Por un instante, durante la primera sesión de clasificación, el Campeón del Mundo fue víctima de un accidente afín al de Senna, que por suerte se resolvió con tan sólo un susto. Al otro lado de la barrera estaba el equipo Ferrari con su eterna promesa, el inconcebible motor de 12 cilindros; y McLaren, que estrenaba un coche técnicamente muy avanzado y el nuevo motor Mercedes, cuyas prestaciones y fiabilidad mecánica eran una incógnita. Siempre en el marco de la interrogación, se alineaban los equipos Jordan-Peugeot y Footwork, éste último estrenando el prodigioso motor hecho por Hart en tan sólo tres meses, que se afirmaba como el más compacto y de reducidas dimensiones de cuantos hay en la F-1. Junto a esto, Alan Jenkins incorporaba por primera vez en el Footwork un curioso sistema de suspensión ampliamente admirado y elogiado incluso por John Barnard.

Los problemas de Benetton arrraigaban por el hecho de haber recorrido tan sólo 1.300 kilómetros con el motor Renault RS-7, que en su aco-

plamiento con el chasis y el cambio había creado no pocos problemas. De hecho, el equipo Benetton tuvo que modificar la carcasa del cambio que se fisuraba por ubicación de vibraciones puntuales.

El grave problema, o mejor dicho, el gran desconcierto que rodeaba este Gran Premio, estribaba en la infinidad inadmisibles de baches del trazado, que alteraban todas las experiencias de los entrenamientos llevados a cabo a lo largo del invierno en otros circuitos y, sobre todo, en la elección de la estrategia de repostajes en base al nuevo reglamento técnico.

El nivel de competitividad en la carrera del binomio Williams-Benet-



El cambio traicionó a Damon Hill cuando ocupaba la primera posición.

ton —que habían situado sus coches en el tiempo medio de 1,20— se diferenciaba bastante respecto a Ferrari, McLaren y Jordan, que estaban en 1,21 segundos. Evidentemente, para Hill y Schumacher existían dos estrategias básicas a elegir: hacer dos paradas en boxes para cambiar neumáticos y repostar combustible, o bien parar además una tercera vez para cambiar únicamente los neumáticos y así reducir casi a la mitad el tiempo perdido en boxes y poder apretar a tope en la fase final. Ya que tanto el Williams FW17 como el Benetton B195 estaban equipados con el motor RS7, existían pequeñas variaciones en cuanto al consumo, basadas tan sólo en la forma de conducir de Hill y Schumacher o en la regulación de todas las fases del motor. En ambos casos la diferencia de consumo sería ínfima y cuantificable en un 2 por ciento.

Al contrario que en la pasada temporada, cuando se achacaban las excelentes salidas de Schumacher al escondido control de tracción y al gran par motor del Cosworth Zetec-R, en Interlagos Schumacher se hizo con la primera posición en la salida e impuso un ritmo al que Hill tenía que resignarse a seguir aunque, en un par de ocasiones, a final de recta intentó un adelantamiento desesperado basado en la superioridad de su Williams FW-17. También, al ver a Schumacher bajo una fuerte presión psicológica como la que Hill y Coulthard le sometían al seguirle a tan sólo pocas centésimas de segundo, reforzada por dos vueltas rápidas de Hill con el tiempo de 1.21.936 y 1.21.853, cabía la posibilidad de que volviera a cometer un error como

DEPORTE

aquéllos ocurridos en los circuitos de Suzuka y Adelaida.

En las siguientes posiciones, Hakkinen intentaba aguantar el acoso de Berger y Alesi, ya que sus Ferrari eran netamente inferiores a los Williams y los Benetton, tanto en cuanto a potencia del motor como en adaptación al complicado trazado de Interlagos. Curiosamente, Alesi había elegido el sistema de tres pedales, mientras que Berger prefirió el de dos con el mando electrónico del embrague en el volante.

Antes de que se cumpliera el primer tercio de la carrera, graves problemas de estabilidad y algún amago de falta de refrigeración habían minado el quehacer de los pilotos del equipo Jordan-Peugeot. Concretamente Irvine se vio obligado a abandonar debido a un problema de presión hidráulica en el cambio durante la vuelta 15, mientras que su compañero Barrichello sufrió la misma suerte dos vueltas más tarde. Según palabras de ambos pilotos, lo único satisfactorio en este Gran Premio consistió en la fiabilidad y la respuesta del motor Peugeot A11; sin embargo, fue imposible regular el monoplaza para conseguir un buen equilibrio, ya que su adaptabilidad al trazado era totalmente nefasta, y en la sesión de clasificación Barrichello se salió de la pista sin lograr



Eddie Irvine intentó por todos los medios llevar a buen fin su quehacer con el Jordan Peugeot J 195. Un problema hidráulico en el cambio le obligó al abandono.

mejorar el puesto 16 en la parrilla de salida.

Al cumplirse la vuelta 18, Schumacher entró en boxes a repostar antes que Hill, que lo hizo cuatro vueltas más tarde y que tardó tres segundos más en realizar el abastecimiento. Al mismo tiempo lo hicieron los Ferrari y los McLaren. En el regreso a pista se pudo ver el único atractivo de la carrera, que consistió en una lucha a muerte entre Hakkinen y Alesi, quienes durante tres vueltas polarizaron el interés del Gran Premio en unos intentos de adelantamiento realmente dignos de aplauso. Al final, el desenlace fue favorable a Hakkinen, que después

de un pique terrible en la recta de boxes prevaleció sobre Alesi, con lo que quedó patente que el motor Mercedes tenía más potencia que el del Ferrari; realmente sorprendente.

Mientras en las primeras posiciones el dominio del trío Hill-Schumacher-Coulthard tenía de una monotonía soporífera el Gran Premio, ocurrió lo inesperado: cuando Hill rodaba a 2,139 segundos de Schumacher, se vio traicionado por la caja de cambios de su FW17 al negociar la segunda curva de las eses Senna que hay a final de recta, pues al quedarse en punto muerto le hizo cometer un trompo y salirse de la pista irremediablemente. Todas las po- ♦♦♦

EL ESPECTRO DE AYRTON SENNA

HA sido fruto de la casualidad, o quizás una negligencia técnica. Pero lo cierto es que, en la tercera vuelta de la primera sesión de clasificación, Schumacher se quedó

sin dirección en el preciso momento de negociar la rápida curva Ferra Dura y fue a estrellarse contra el muro de defensa. El causante del percance, de posibles trágicas con-



secuencias, fue que el pasador de la cruceta que une la barra de dirección al mecanismo de la cremallera se salió de su ubicación, debido a que ambos materiales tenían una dureza inapropiada. De haber ocurrido en otro sitio del circuito, probablemente Interlagos se hubiese convertido en el escenario de una tragedia comparable a la de Senna en Imola. El equipo dio tres comunicados en cada uno de los cuales se explicaba una razón técnica diferente, pero ninguna de ellas se correspondía con la verdad, la cual Motor 16 ha descubierto para sus lectores. Sin lugar a dudas, es obra del destino que a Schumacher le ocurra en el Gran Premio de Brasil algo similar al accidente de Ayrton Senna en el Circuito de Imola.

sibilidades que Hill tenía de prevalecer sobre Schumacher se quedaron estancadas con su Williams en un prado embarrado y resbaladizo, lo que no le permitió regresar a pista, ya que la caja de cambios no engranaba la primera y se paró el motor. Con esta prebenda, la pequeña inferioridad del Benetton B 195 se había mitigado, y para Schumacher la victoria estaba cantada. Sólo un error de conducción, una avería mecánica o un fallo de estrategia, podían arrebatarse al Campeón del Mundo la primera victoria de la temporada.

Una vez más se vio una pincelada de sorpresa y de emoción en un pique, controlado por Alesi y Berger que luchaban por la quinta posición, y la sorpresa de ver a Salo con su Tyrrell-Yamaha, que gracias a una conducción impecable se había situado en el tercer lugar, y que posteriormente perdió por un trompo. Al mismo tiempo, para no variar la pauta de antaño, Herbert, compañero de Schumacher, abandonaba por problemas con el embrague.

A la vista de lo ocurrido y de una debacle que había retirado de la carrera nada menos que a 12 pilotos, sólo quedaba por ver cuál era la parte final de la estrategia elegida por Coulthard y Schumacher después de la segunda parada en boxes, en la cual el piloto de Williams había tardado 10,3 segundos y Schumacher 9,4. A 20 vueltas del final, el piloto alemán destapó su secreto, que estribaba en una tercera parada en boxes realizada en la vuelta 54, en la que sólo cambió neumáticos y, después de tardar 7,3 segundos, salió a la pista en primera posición con una ventaja sobre su rival de casi tres segundos y medio. Con la misma cantidad de gasolina que el Williams en el depósito y con los neumáticos nuevos, Schumacher convirtió los últimos compases de la carrera en una exhibición con frenadas muy apuradas y una vertiginosa recuperación de la distancia que le separaba de Coulthard, que desde la vuelta 65 a la 70 fue de 8,060 segundos.

Después de tanta lucha que evidenció que los Ferrari y los McLaren se encuentran al mismo nivel de competitividad, a pesar de su diferente configuración técnica, Berger terminó tercero seguido por Hakkinen, Alesi y Blundell. En su estreno, el equipo Forti y el piloto brasileño



En el gráfico se reflejan las marchas que se utilizan, las velocidades alcanzadas, los nombres de las curvas y el factor «G» en cada viraje del Circuito de Interlagos.

LA PALABRA DE PEUGEOT SPORT

DESPUÉS de lo ocurrido a lo largo de este Gran Premio, Jean Pierre Jabouille no daba crédito a lo ocurrido. No se podía imaginar que todas las experiencias acumuladas en Silverstone, Estoril, Jerez y Paul Ricard se vinieran abajo en Interlagos. El nuevo motor Peugeot A10, de diez cilindros y tres litros de cilindrada, había convencido plenamente por su fiabilidad y prestaciones, y concretamente Barrichello afirmó que de haber encontrado un buen equilibrio con el J195, el motor hubiese permitido luchar con Ferrari, Mercedes y Ford, sin temor a llevarse la peor parte. Además, Jabouille afirmó que a finales de esta temporada el motor A10 dispondrá de una sofisticada tecnología basada en elementos móviles realizados en materiales compósitos, que el consumo de combustible no será superior al de un ocho cilindros y que la validez de este propulsor está prevista para tres años.



Pedro Diniz lograron acabar en la última posición. Por su parte, fue una lástima que Morbidelli no lograra acabar en una merecida sexta plaza, que ocupaba a diez vueltas del final haciendo alarde de las acertadas soluciones técnicas del Footwork y del nuevo motor Hart.

A la vista de lo ocurrido, parecía ser que Schumacher estaba destinado a ser de nuevo el campeón sin rivales. No por eso lejos de la trampa, ya que su victoria, así como la segunda posición de Coulthard, estaban penalizadas con 30.000 dólares de multa a cada uno de los equipos por haber utilizado una gasolina diferente a la que se entregó como muestra a la FIA al principio del G.P. Cuatro horas más tarde del final de la carrera, la FIA afirmaba la sentencia de descalificación para Williams y Benetton por haber utilizado un combustible diferente al de las muestras previas a la carrera. Aunque la gasolina era reglamentaria en su formulación, el artículo 16 del reglamento técnico de la FIA prohíbe cualquier cambio con la primera muestra entregada. La trampa o el error significó para Schumacher y Coulthard la descalificación del G.P. que, en el teórico podio, situó a Berger como ganador, Hakkinen en segundo lugar y a Alesi en el escalón más bajo. En resumidas cuentas, la trampa parece ser la pauta de Benetton, aunque la gasolina la suministraba ELF, y es de reconocer que el «nuevo» podio premió a los verdaderos luchadores de este polémico arranque de temporada que ganaron con una diferencia de una vuelta respecto a Schumacher.

ENVIADO ESPECIAL: GIGI CORBETTA



INTERLAGOS EN BREVE



EN MEMORIA DE AYTTON

Rubens Barrichello estrenó un casco en cuya decoración aparecían los colores del casco de Ayrton Senna, como tributo a la que es su inolvidable figura.

VENDEN UN ORACULO

El ministro de turismo argentino, Francisco Majorca, regaló antaño al mítico futbolista Pelé el Toleman TG184 con el que Ayrton Senna



estuvo a punto de ganar el famoso Gran Premio de Mónaco del año 1984. Ahora se ha decidido subastar el monoplaza y destinar la recaudación a financiar el desarrollo del deporte brasileño.

ACABAR CON LA ASTUCIA

A raíz de las diferentes soluciones adoptadas por las escuderías al realizar las tomas de aire para el motor en las que se incorporan diferentes deflectores, es probable que a partir del Gran Premio de Argentina se unifique el concepto técnico de este detalle de extrema importancia.

BRIATORE, EL AMO.

Por intención del holding Benetton, Flavio Briatore va camino de convertirse en el nuevo amo de la Fórmula 1. Después de haber logrado el Campeonato del Mundo de Pilotos con Benetton y comprado la escudería Ligier, parece estar a punto de convertirse en el patrón de Simtek, que recientemente absorbió Lotus.

A JAPON SEGURO

Los organizadores del Gran Premio del Pacífico han confirmado que la carrera se celebrará el día 22 de octubre en el circuito japonés de Aida.

CONTINUA EL MISTERIO

En este caso, el compañero de Michael Schumacher no es Verstappen ni Lehto, sino la eterna promesa británica llamada Johnny

UNA IDEA GENIAL

Alan Jenkins, director técnico de Footwork, ha conseguido un peculiar sistema de suspensión basado en dos grupos de tres amortiguadores. El tercero de ellos está conectado a un curioso sistema antihundimiento que permite nivelar el balanceo del coche y mantener la distancia desde el suelo en las frenadas y en las aceleraciones.

Herbert, que por razones misteriosas no consigue ni de casualidad igualar los resultados de Schumacher con un coche aparentemente igual. O el coche de Michael Schumacher es mejor o Schumacher es extremadamente bueno.



CLASIFICACIONES

5. D. Hill (Williams-Renault) 1.20.081	1. M. Schumacher (Benetton Renault) 1.20.382
6. D. Coulthard (Williams Renault) 1.20.422	2. J. Herbert (Benetton Renault) 1.20.888
28. G. Berger (Ferrari) 1.20.906	27. J. Alesi (Ferrari) 1.21.041
8. M. Hakkinen (McLaren Mercedes) 1.21.399	15. E. Irvine (Jordan Peugeot) 1.21.749
7. M. Blundell (McLaren Mercedes) 1.21.779	26. O. Panis (LigierMugen Honda) 1.21.914
3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.22.325	4. M. Salo (Tyrrell Yamaha) 1.22.416
9. G. Morbidelli (Footwork Hart) 1.22.468	30. H. Frentzen (Sauber Ford) 1.22.872
25. A. Suzuki (LigierMugenHonda) 1.22.971	14. R. Barrichello (Jordan Peugeot) 1.22.975
23. P. Martini (Minardi Ford) 1.24.383	24. L. Badoer (Minardi Ford) 1.24.443
29. K. Wendlinger (Sauber Ford) 1.24.723	16. B. Gachot (Pacific Ford) 1.25.127
10. T. Inoue (Footwork Hart) 1.25.225	17. A. Montemini (Pacific Ford) 1.25.886
22. R. Moreno (Forti Ford) 1.26.269	12. J. Verstappen (Simtek Ford) 1.26.323
21. P. Diniz (Forti Ford) 1.27.792	11. D. Schatavella (Simtek Ford) 1.28.106

CLASIFICACION FINAL

1. G. Berger (Ferrari) 1.38.44.151. 2. M. Hakkinen (McLaren Mercedes) a 6.844. 3. J. Alesi (Ferrari) a 50.517. 4. M. Blundell (McLaren Mercedes) a 1.00.309. 5. M. Salo (Tyrrell Yamaha) DNF. 6. A. Suzuki (Ligier Mugen Honda) DNF. 7. A. Montemini (Pacific Ford) a 5 vueltas. 8. P. Diniz (Forti Ford) a 6 vueltas.

VUELTA RAPIDA: D. Hill (Williams Renault) 1.20.982.

ABANDONOS: G. Morbidelli. T. Inoue. L. Badoer. R. Moreno. K. Wendlinger. D. Hill. J. Herbert. B. Gachot. R. Barrichello. J. Verstappen. U. Katayama. E. Irvine. D. Schiatarella. H. Frentzen. O. Panis. P. Martini.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. Gerhard Berger, 10 puntos. 2. Mika Hakkinen, 6 puntos. 3. Jean Alesi, 4 puntos. 4. Mark Blundell, 3 puntos. 5. Mika Salo, 2 puntos. 6. Aguri Suzuki, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Ferrari, 14 puntos. 2. McLaren Mercedes, 9 puntos. 3. Tyrrell Yamaha, 2 puntos. 4. Ligier Mugen Honda, 1 punto.



B A L L E S T A

TE PROMETO QUE NO
VOLVERÉ A COMER AJO.
¿PUEDO SENTARME YA?



¿Por qué **Cambio16** es la Revista TOTAL

Porque es ...

POLITICA



CULTA



PRACTICA



ESPECTACULAR



APASIONADA



FEMINISTA



SESUDA



DIVERTIDA



DE CINE



VANGUARDISTA



y Mucho Más. TODAS LAS SEMANAS **Cambio16**



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

Fórmula 1 • Mundial de Motos • Campeonato de España de Turismos y Rallyes

ARRANCA LA TEMPORADA

Motor 16

4 de abril 1995 • Núm. 598 • 375 ptas.

ESTRENOS DE
PRIMAVERA

**PORSCHE
911 TURBO**

**ALFA ROMEO
GTV Y
SPIDER**

**MERCEDES
CLASE E**



1ª PRUEBA DEL NISSAN MAXIMA

RENAULT TWINGO A LOS 30.000 KILOMETROS

