ESPECIAL COREA TODOS LOS MODELOS QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

SEMANAL

Motor 16

14 de marzo 1995 • Núm.595 • 375 ptas.

SALON DE GINEBRA

VUELVE LA ILUSION

FERRARI F-50

NUEVO GOLF

A RITMO DE ROLLING STONES

EN PEUGEOT NO TASAMOS, VALORAMOS

HASTA 325.000 PTAS. MAS POR TU COCHE USADO

LLEVATE GRATIS TU NUEVO PEUGEOT

el CARNAVAL del LEON

SOLO DEL 1 AL 20 DE MARZO

PRUEBA EL COCHE QUE DESEES

+ 80.000 ptas. PLAN RENOVE II

En todos los Concesionarios Peugeot, ha empezado el Carnaval del León. Con grandes sorpresas para tí. La mejor de todas, es que no tasamos tu coche usado, lo valoramos. Podrás conseguir hasta 325.000 ptas más por él, además de las 80.000 ptas del Renove II. Podrás probar el Peugeot que prefieras. Y por si fuera poco, el Peugeot que vayas a comprar podrá salirte gratis. Aprovéchate. En Peugeot, estamos de Carnaval.

RED DE CONCESIONARIOS PEUGEOT

Promoción válida en Península y Baleares, no acumulable a otras en vigor. Para vehículos en stock. Para más información, llamar a Peugeot Directo 900 106 306

ESTA SEMANA

5 **EDITORIAL**

8 **PUNTO DE MIRA**

14 **LO ULTIMO**
Gama VW Golf 95. Nuevas versiones del modelo alemán.

20 **AL VOLANTE**
Fiat Barchetta. Un biplaza que levanta pasiones.

28 **Nuevo Ford Explorer.** El todoterreno norteamericano cambia de aspecto.

34 **ESPECIAL COREA**
Los fabricantes del país asiático, dispuestos a invadir el mundo con sus productos.

38 **Daewoo Nexia GTX 16V.** Este modelo utiliza la base, ya conocida, del Opel Kadett.

44 **Kia Sportage.** Un nuevo todoterreno de atractivo diseño y buenas prestaciones.

50 **NOVEDADES PARA GINEBRA**
Los fabricantes mundiales preparan sus mejores galas para el Salón de Ginebra.

56 **Ferrari F-50.** Un nuevo mito con tecnología de F-1.

63 **PRECIOS**

94 **CUENTENOS SU CASO**

96 **MOTOS**
Aprilia Classic. Una atractiva mini custom italiana.

100 **DEPORTE**
Damon Hill. Embajador de F-1.

104 **A todo gas.**

108 **Entrenamientos F-1 en Estoril.** Los equipos de Fórmula 1 preparan la temporada.

114 **JUAN BALLESTA**

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 580 escudos

28 Nuevo Ford Explorer: el todoterreno americano, ahora más elegante.

38 Daewoo Nexia GTX 16 válvulas.

96 Aprilia Classic Custom.

100 El subcampeón de Fórmula 1 se ha convertido en «embajador» del campeonato por todo el mundo.

20 Nuevo Fiat barchetta: encanto italiano para dos.

Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS, MONTAN COMO PRIMER EQUIPO

FILTROS MANN

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

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

FILTROS MANN, S.A.
para aceite, aire y combustible
Calle Santa Fe, s/n. Tels. 72 02 00*
Apdo. 5067 Fax 72 02 1
Telegramas: Filtros Mann
50014 ZARAGOZA (España)

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

Director:
Angel Carchenilla

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** Mª Jesús Beneit (Información) Víctor Piccione (Producto). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Simonetta Garih, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Robledo. **Secretaria 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 Jurgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor). Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Mª Belén Valdehita (Cierre). Ilustraciones: Jesús Espinosa, Enrique Llorca, Enrique Ortega. Francisco Podadera (Diseño). **Autoedición:** José Mª Gómez-Morán (jefe).

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: C/ Basauri, 17. Tel: 558 98 00. Fax: 558 96 62. Modem: 558 96 61. **BARCELONA:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1º 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. Valdelaparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

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

EDITORIAL

Los cuatro tigres de Asia

ASI se conoce a Corea del Sur junto a Hong Kong, Singapur y Taiwan. Esta definición se debe al espectacular proceso de crecimiento industrial que se ha experimentado en estos países durante los últimos años, lo que les convierte en uno de los fenómenos más notables de este fin de siglo.

Con respecto a Europa, son los fabricantes de automóviles coreanos los que pisan a fondo el acelerador de su expansión. De hecho, todos cuentan ya con una estructura comercial en España. La última marca en llegar ha sido Kia y hace dos semanas presentó aquí el atractivo todoterreno Sportage, al que seguirán el Sephia y el Leo. Antes lo había hecho Daewoo, con dos de sus modelos de mayor éxito, el Nexia y el Aranos, ambos situados en el segmento medio. Esta firma, que produce más de 3.000 productos diferentes en sus 22 compañías y 30 fábricas repartidas por todo el mundo, construye cerca de 600.000 vehículos de todo tipo al año.

Los fabricantes coreanos aceleran su expansión en Europa con especial esfuerzo en cuanto a precios, equipamiento y atención al cliente.

Otro grupo, Ssangyong, también presentó recientemente un nuevo y resultón todo-terreno fabricado en colaboración con Mercedes. Se trata del Musso 602 EL y que junto al Korando en sus versiones K4D y el Family RV, completa su oferta en el mercado del 4x4 para dar la batalla en nuestro país.

Todo ello sin olvidar el primer constructor de coches de Corea, Hyundai. Este es el que ofrece la más completa oferta en España, con sus 11 versiones del Accent, las tres del Lantra, el S-Coupé y el Sonata, con dos motorizaciones. La afirmación en el mercado español de Hyundai y lo que sirve como ejemplo del sorprendente crecimiento del que hablábamos al principio de este editorial, tiene como uno de sus protagonistas al creador de esta firma, Chung Ju-Yung, y se remonta al año 1940.

Tras pasar su infancia en los arrozales y sin haber tenido acceso a una formación académica, Ju-Yung abandona la zona rural en la que vivía para montar un taller de reparaciones. A base de mucho trabajo y una administración llevada con mano dura y sin desequilibrios presupuestarios, logró convertir ese modesto negocio inicial en un poderoso holding que produce y comercializa unos 10.000 productos diferentes: barcos, electrodomésticos, ordenadores y un largo e impresionante etcétera.

Por eso hemos querido en este número ofrecer un especial con toda la oferta que traen a nuestro mercado estas marcas que, sin excepción, están haciendo un esfuerzo importante en el apartado de precio y equipamiento, al que tenemos que añadir el de servicio de atención al cliente y la garantía durante tres años o 100.000 kilómetros.

N. del D.- Mal, muy mal la actuación del grupo de antidisturbios, con motos y sin ella, destinado a flanquear a Luis Roldán por las calles de Madrid y acompañarle hasta su *residencia* en Avila. Su único objetivo, como casi siempre, consistía en impedir que los profesionales de la información pudieran llevar a cabo su trabajo, que no es otro que el de captar alguna imagen de tan cutre turista. Con su actuación pusieron en peligro no sólo a los periodistas sino a un buen número de personas que circulaban por los alrededores. Se creerán muy hábiles.

ANGEL CARCHENILLA

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

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

Ruiz Nicoli

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

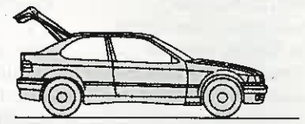
Son muchas las cualidades que han hecho posible este éxito: los máximos niveles de seguridad y confort, motores vanguardistas y eficaces y, sin duda, su atractivo diseño. Unos atributos que derivan de la aplicación de la alta tecnología BMW a un automóvil de dimensiones prácticas y manejable.

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

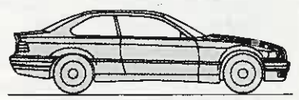
Poder elegir entre múltiples motores. Cuatro o seis cilindros, gasolina o turbodiesel y una gama de potencias excepcional que va desde 90 a 286 CV.

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

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



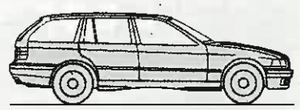
COMPACT: 316i y 318ti.



COUPÉ: 316i, 318is, 320i, 325i y M3.

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

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



TOURING: 318tds, 320i y 325tds.

Todos disponibles en versión automática, a excepción del 318tds y el M3.

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

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

SEMÁFOROS

El espectáculo que han ofrecido los miembros de la Policía Nacional que formaba la escolta de Luis Roldán ha sido peor que bochornoso. Sin el menor respeto para la seguridad de los ciudadanos, circulando por Madrid con una temeridad delictiva, han puesto en peligro a decenas de personas amparados en un concepto de lo que es seguridad del detenido más que cuestionable. Si la extradición se ha llevado a cabo por quienes se responsabilizaron de su traslado, nada resulta exraño. Una cosa es intentar despistar a los informadores y otra atentar contra la vida de otras personas, para evitar que se tomen ciertas imágenes.

Ford España se ha sumado a la lista de compañías que han decidido suprimir sus anuncios en los programas de televisión con contenido violento o sexual. Reconforta comprobar que los criterios de audiencia no son los únicos que se consideran a la hora de buscar la mejor forma de comunicarse; al menos en compañías como Ford, en las que los principios de integridad y funcionamiento ético también se tienen en cuenta.

UN COCHE DE VANGUARDIA MAS PEQUEÑO QUE EL FIESTA

El Ford KA se fabricará en España

AL fin se desveló la incógnita y la noticia es favorable a nuestro país: Ford ha anunciado que el futuro modelo KA va a fabricarse en la planta de Almusafes (Valencia). Esto significará una inversión de 13.000 millones de pesetas para la fábrica valenciana, lo que significará el mantenimiento de todos los puestos de trabajo que hay en la actualidad. Además el 90 por ciento de los componentes los abastecerán empresas radicadas en España.

El KA es un coche pequeño, 12 centímetros más pequeño que el Fiesta, aunque mantiene la misma distancia entre ejes, de 2,45 metros. Pero más importante que sus dimensiones, es el concepto,. En primer lugar, porque es un coche destinado a todos los mercados del mundo. En segundo lugar por el vanguardismo de sus soluciones: el KA, no sólo incorpora todos los elementos de seguridad de los coches grandes, sino motores convencionales. El principal propulsor será el conocido como Valencia, de 1.300 cc que se fabrica en exclusiva en la factoria española, a razón de 1.300.000 motores al año.

El primer Ford KA saldrá de la cadena de montaje a finales de este año, y su comercialización empezará en el primer trimestre de 1996. Se fabricarán 200.000 unidades al año, de las cuales un 90 por ciento irán a la exportación.

RENAULT Y CITROEN

Primeros balances: beneficios

COMIENZAN ya a hacerse públicos los primeros balances de las empresas automovilísticas. Renault y Citroën han consolidado y auditado ya sus cifras, que son muy esperanzadoras.

Renault ha obtenido un beneficio de 4.645 millones de pesetas, que contrasta con las pérdidas de algo menos de los mil millones del ejercicio 93. Este beneficio se ha obtenido fundamentalmente por el incremento de más del 28 por ciento en la facturación, que ha sido de 622.771 millones de pesetas. Esto se debe, fundamentalmente, a un importante incremento de las exportaciones, que han alcanzado la cifra de 239.978 vehículos, lo que supone un 10,6 por ciento más que el ejercicio anterior. Finalmente, destacar que las inversiones realizadas en el ejercicio 94 alcanzan 32.570 millones de pesetas, cifra ligeramente superior al promedio de 30.000 millones de inversiones anuales en los últimos años. En cuanto a Citroën, la empresa gallega ha obtenido unos beneficios de 1.857 millones de pesetas, por lo que también regresa a los beneficios, tras unas pérdidas en el año anterior de una cuantía casi igual a la de ganancias en este ejercicio.

Esta mejora de los resultados obedece a la «evolución favorable de las ventas, tanto en el mercado nacional como de exportación y de la estricta política de optimización de costes aplicada a la empresa», según reza el comunicado. La producción alcanzó 281.189 unidades, lo que supone nada menos que un incremento del 24 por ciento respecto al año anterior, exportando 203.156 unidades, un 36 por ciento más. Mencionar también, para finalizar, que las inversiones de Citroën han sido de 6.749 millones.

Fiat Punto: Coche del Año en Europa 1995. Un premio otorgado por un jurado de 56 periodistas del mundo del motor, de 21 países europeos, que confirma sus máximos niveles de seguridad, confort, potencia y tecnología. El mejor reconocimiento a la pasión, la innovación tecnológica y la investigación en busca de calidad llevada a cabo por Fiat, para hacer realidad este proyecto.

AHORA AIRBAG DE SERIE EN TODA LA GAMA.

FIAT PUNTO. LA RESPUESTA.

FIAT

YA ESTA AQUI LA GUIA MICHELIN

Fiel a su cita anual, la Guía Roja Michelin de España-Portugal está ya en librerías y kioscos al precio de 3.400 pesetas.
De las muchas guías que se elaboran y venden en nuestro país, sin duda la Michelin es la que goza de mayor prestigio, al menos en el mundo de la restauración.
La Guía ofrece información de 1.959 localidades, con la ilustración de 173 planos. Así mismo, se recogen 5.856 establecimientos (hoteles y restaurantes), valorados con las tradicionales estrellas, de una a tres. Tres establecimientos españoles han accedido a la máxima categoría, pero no despejamos esta incógnita y esperamos que la compren.

COMPONENTES DE AUTOMOCION DELPHI

El primer grupo de Componentes de Automoción a nivel mundial ha anunciado su nuevo nombre: Delphi Automotive Systems. El cambio de identidad incluye el cambio de nombre de algunas divisiones: Packard Electric, que pasa a llamarse Delphi Chassis Systems; Inland Guide, Delphi Interior and Lighting Systems; y Saginaw, Delphi Saginaw Steering Systems.

EN ENERO

El Fiat Punto, el más vendido de Europa

EN Fiat han echado las campanas al vuelo porque, en el pasado mes de enero, el Punto ha sido el coche más vendido de Europa, con 64.000 unidades y por delante del Volkswagen Golf y del Ford Fiesta.

Hace ya ocho años que ningún coche de Fiat lograba este primer puesto y viene a sumarse al título de Coche de Año en Europa, obtenido por votación de un grupo de periodistas, en el pasado mes de diciembre.

Las excelentes ventas del Fiat Punto han permitido que el grupo italiano haya logrado un incremento de ventas del 12 por ciento en el conjunto de países europeos.

CATALUÑA

Salvaguardar la historia

MEDIANTE la firma del convenio entre el Museo de la Ciencia y la Técnica de Cataluña y la Fundación de Estudios y Técnica del Automóvil del RACC, todos los archivos de esta última entidad quedan depositados en el citado museo. De este modo, los fondos documentales del RACC estarán en manos de especialistas y podrán ser clasificados y salvaguardados y muy especialmente quedarán a disposición de todos aquellos que deseen consultarlos. La primera entrega se compone de 675 monografías –que no volúmenes– y 117 colecciones de revistas. En un futuro se trasladarán archivos fotográficos, documentación varia e incluso objetos relacionados con la historia del automóvil, con lo que se dará el primer paso para la creación de un museo dedicado al motor, para lo cual ya se cuenta con algunos vehículos representativos, como puede ser la colección de Hispano-Suiza del Doctor Colet, que antes se encontraba en el Museo del Deporte de la Generalitat.

CON UN AÑO DE RETRASO

Se pone en funcionamiento la señalización de la M-30

HACE ya casi un año MOTOR 16 denunciaba la inactividad de las pantallas informativas en la vía periférica madrileña. Tras haberse gastado la DGT más de 1.000 millones de pesetas en su instalación, el Ayuntamiento madrileño no ponía los medios humanos y económicos necesarios para su funcionamiento, por lo que éstas se mantenían sin información o con mensajes estáticos genéricos.

Al fin parece que se va a solucionar parcialmente el problema, porque las pantallas (las 31 instaladas) van a funcionar durante 15 horas los días laborables. Se informará de la presencia de elementos perturbadores de la circulación, atmosféricos (hielo, niebla, lluvia...), obras, accidentes, congestión, etcétera. Esta información, si está correctamente canalizada, servirá para permitir aumentar la seguridad de los 300.000 coches que circulan diariamente por esta vía, la de más densidad de tráfico de España y una de las de mayor flujo de Europa.

LA MAS MODERNA DE EUROPA

Fiat inaugura la fábrica de Melfi

CONSTRUIDA en sólo dos años, la nueva factoría del grupo Fiat, ubicada al sur de Nápoles, se encuadra en el modelo de organización de fábrica integrada. Es decir, y según palabras del propio fabricante, «una planta que produce competitividad no sólo en términos de costes, sino también de calidad, flexibilidad y capacidad de dar una respuesta adecuada a una demanda cada vez más móvil y exigente». La fábrica, con el nombre de SATA (Sociedad Automovilística de Tecnología Avanzada), encuadrada lógicamente dentro del grupo Fiat, se localiza en los alrededores de Melfi, donde se ubican igualmente 21 proveedores. De momento, la producción se centra exclusivamente en el Fiat Punto pero dentro de pocos meses se empezará a hacer el sustituto del Lancia Y-10, que se denomina Y-11. La fábrica se beneficia de una mano de obra nueva y la edad media de los trabajadores es de sólo 26 años. La capacidad de producción actual es de 1.080 coches al día y hasta el momento se llevan fabricados casi 140.000 Punto. El volumen máximo de producción es de 1.600 unidades al día, lo que significa un total de 450.000 coches al año; para conseguirlo habrá un total de 6.300 trabajadores, tres turnos al día de casi ocho horas «currando» todos los días excepto el domingo. El ritmo de trabajo es rápido, puesto que un coche tarda 14 horas en construirse, lo que significa una hora y media menos que en la otra fábrica de Turín donde Fiat también produce el Punto.

De buena fuente

Importantes incrementos de precio en los componentes.

En los últimos meses, determinadas materias primas empleadas en automoción han subido sus precios de manera muy alarmante. Esto va a producir, a muy corto plazo, importantes aumentos de precios en los automóviles y en sus componentes. Concretamente, los fabricantes de neumáticos no ocultan su preocupación porque los precios puedan sufrir más de un 25 por ciento de subida. Caucho, acero y sílice son algunos de los componentes más inflacionistas.

Renault Espace llamados a revisión.

Tras el problema con los Opel y los Volkswagen, le llega el turno a Renault. Alrededor de 4.000 Renault Espace Turbodiesel vendidos en Gran Bretaña han sido llamados a revisión para solucionar un problema con los precalentadores de arranque.

Sin acuerdo entre Europa y Japón.

La primera reunión entre representantes de la Unión Europea y Japón ha finalizado sin acuerdo. Un año más, ambas delegaciones intentaban llegar a un acuerdo sobre el número de unidades que podrían venderse en la UE a lo largo de 1995. Los motivos principales de discusión han sido los cupos destinados a los tres nuevos países miembros, Suecia, Austria y Finlandia. Tras la ruptura, no hay fecha para una posterior reunión.

Ya hay fechas para la llegada del nuevo Chrysler Voyager.

El nuevo Voyager, presentado en el pasado Salón de Detroit, ya tiene fechas para el comienzo de su comercialización. En el próximo mes de junio comenzará a venderse en Estados Unidos y, en octubre, podrá verse por primera vez en Europa con motivo del Salón de Frankfurt. No será hasta las primeras semanas de 1996 cuando comience a venderse en diversos países europeos, incluido el nuestro.

Un Fiat Barchetta para el Rey.

El Rey Juan Carlos ha recibido la primera de las unidades que han llegado a España del Fiat Barchetta. Y ya que hablamos de la Familia Real, mencionar que el nuevo Ford Scorpio será el coche de moda en la boda de la infanta en Sevilla. Una parte importante de la comitiva e invitados al acontecimiento van a utilizar el nuevo coche de Ford para sus desplazamientos allí.

EL ARTE SUPREMO

Esta es una ocasión única para disfrutar de un libro elegante, lujoso y cautivador como un Porsche, aunque a un precio muy interesante (5.000 pesetas). Obra de Lucinda Lewis, en su interior encontraremos un gran número de excelentes fotos a color y la correspondiente narración de los mejores Porsche de todas las épocas, especialmente los de competición, y una exhaustiva historia de los orígenes, con imágenes inéditas de la época. Lo encontrará en LibroMotor de Barcelona (93) 415 46 38 o Madrid (91) 373 78 13.

ENCICLOPEDIA DEL CAMION

En estos días se ha puesto a la venta el cuarto volumen de la Enciclopedia del Camión, editada por CEAC. En esta cuarta entrega se ocupan de los frenos y la suspensión, dos elementos básicos de todo camión, esenciales a la hora de garantizar la seguridad del vehículo. De ahí que el presente volumen sea especialmente interesante para los mecánicos que intervienen en el trabajo de ajuste y mantenimiento de los autocamiones y cuya responsabilidad estriba en que los frenos y la suspensión estén siempre en perfecto estado. Su autor es Miguel de Castro y el precio, 4.000 pesetas.

NOVEDAD EN ESPAÑA

Mantenimiento gratis del Toyota Carina

TOYOTA España ha puesto en marcha desde el primero de marzo una atractiva iniciativa comercial: mantenimiento gratuito durante un año o 30.000 kilómetros para todos los Carina E.

Este servicio incluye mano de obra gratuita, piezas de recambio, cambios de aceite, filtros, pastillas de freno... todos los elementos que hayan podido dañarse y los que se hayan gastado, sin necesidad de que hayan sufrido avería alguna.

Incluso los neumáticos, que serán sustituidos al cabo de un año o, si se encuentran en buen estado, se entregará un bono para proceder a su cambio en el momento necesario. A ver si otros fabricantes se animan.

AÑO DEL CONDUCTOR JOVEN

Volvo amplía su concurso de conducción

EN el año escogido por la Comisión Europea como «Año del Conductor Joven», Volvo ha ampliado su cuarta promoción de conductores europeos seguros para abarcar a más de 150 millones de conductores de todas las edades. Se hará especial hincapié en los conductores jóvenes, que suponen la mayor proporción de fallecimientos y lesiones en las carreteras de Europa. Este año, por primera vez en los cuatro años de historia del concurso Volvo al Conductor más Seguro de Europa, estará abierto también a conductores de Finlandia y Noruega, además de Austria, Bélgica, Italia, Luxemburgo, Holanda, Polonia, Portugal, España y Reino Unido.

El primer premio para el vencedor absoluto será un Volvo 850. La final europea tendrá lugar en Saalfelden, localidad próxima a la localidad austriaca de Salzburgo, el 17 de junio de 1995.

SE INAUGURARA EN 1996

El ministro visita las obras de IDIADA

EL ministro de Industria, Juan Manuel Eguiagaray ha visitado las obras de construcción del centro IDIADA, que se está haciendo en L'Albornar (Tarragona).

IDIADA es el Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil, empresa dependiente de la Consejería de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña, que construye sus pistas de pruebas y laboratorios de automoción en la comarca del Bajo Penedés catalana. Con unas inversiones de 13.000 millones de pesetas van a constituir uno de los centros más modernos del mundo, con pistas para todo tipo de pruebas, entre las que destacan un anillo de alta velocidad con una cuerda de 7,6 kilómetros.

El ministro ha sido acompañado por el Consejero de Industria de la Generalitat, Antoni Subirá, y por otros altos cargos de las administraciones central y autonómica. El centro de IDIADA estará finalizado en el año 1996.

LANCIA, COMIENZA LA CUENTA ATRAS PARA EL LANZAMIENTO DEL Y11

Los responsables de la firma Lancia acaban de ultimar el calendario de lanzamiento del sustituto del Lancia Y10, ya con diez años de vida a sus espaldas.
El Y-11, nombre que se emplea pero que no tiene por que ser definitivo, se dará a conocer el próximo mes de noviembre. El nuevo modelo se realizará sobre la plataforma del Fiat Punto, pero con una distancia entre ejes acortada en siete centímetros. La longitud total es pues de 3.720 milímetros, lo que significa que va a crecer en casi 30 centímetros.
El diseño del coche, elegido entre varias propuestas por el mismísimo Paolo Cantarella, Consejero-Delegado de Fiat Auto, es obra de Enrico Fumia, director del Centro de Diseño de Lancia y también responsable de los nuevos Alfa Romeo Spider y GTV.
Inicialmente está previsto que el nuevo modelo cuente con motores 1.200 y 1.300, de 70 y 82 caballos, dejando para más adelante una versión básica con un motor 1.100.

MUSICA SOBRE RUEDAS

«**Hell freezes over**» (MCA Geffen GED 24725) es la última aparición discográfica de los Eagles originales, con cuatro canciones nuevas (del 94) y casi una docena de sus grandes éxitos de los 70 vueltos a grabar. Naturalmente están «Hotel California», «Desperado» o «Take it easy» y abundan las buenas guitarras y las armonías infalibles. Es de esas grabaciones recomendables para un amplio espectro de coches. Desde el pequeño utilitario que usan los *modernos*, a la gran berlina de los de siempre. Para todos habrá un momento, o muchos, de satisfacción descubriendo, los jóvenes, o recordando, los veteranos, algunas de las mejores canciones que el pop ha creado en su ya casi medio siglo de historia.

¡Milagro! Un nuevo nombre surge en el panorama pop europeo. Y precisamente en una época en que parece que nadie quiere arriesgar ni una peseta (libra, marco, franco, lira, etc.) en buscar algo diferente y se repiten los nombres de siempre con las canciones de toda la vida. Hanne Boel es una nueva voz danesa dispuesta a romper esa monotonía con su primer álbum entre nosotros «**Misty paradise**» (EMI 8 31533 2), toda una agradable sorpresa. El disco es todo un cóctel con músicos escandinavos y británicos alternándose en el acompañamiento y canciones que van desde algún escorzo propio a consagrados de la talla de Dylan. Grabado en estudio, pero ante público, presenta todas las papeletas para convertirse en una de las futuras figuras europeas. Y que nosotros lo veamos.

Robbie Robertson, el que fuera líder de The Band, la mítica banda de acompañamiento de Dylan, sigue grabando como solista aunque arropado por un grupo que llama «The Red Road Ensemble» y por solistas de la talla de Rita Coolidge. En su último trabajo, «**Music for The Native Americans**» (Capitol 8 28295 2) pone fondo musical a un documental sobre la historia de los indios americanos, aprovechando sus cantos tribales y sus ricas percusiones autóctonas. Basta con escuchar la «Danza del coyote» que abre el disco para sumergirse en un mundo diferente donde el pop flota sobre una amalgama de viejas culturas que le dan una vida y un sabor absolutamente diferentes. No es *new age*, porque es vieja música tradicional. Pero se podría llamar así.

No es demasiado conocido en España, pero Dave Grusin es uno de los grandes compositores de cine de los últimos tiempos, además de orquestador y director de orquesta de rara sabiduría. Acaba de aparecer «**Dave Grusin. The Orchestral Album**» (MCA GRP 97972) que reúne algunos de sus mejores trabajos, varios de ellos escritos expresamente para el cine, como «Un lugar llamado Milagro» o «Los tres días del cóndor». Pero también está su suite sobre «Tres canciones de cowboys», sus «Summer sketchs» o su trabajo sobre «Porgy and Bess» en el que se atreve a prescindir del «Summertime». No es una orquesta a la usanza comercial, de las que marcan el ritmo incluso donde no hace falta.

Es música de primera ideal para coches con conductores de primera (en el aspecto musical, se entiende).

JOSÉ RAMON PARDO

SERIE
VOLKSWAGEN GOLF

ROLLING STONES

A RITMO DE ROCK&ROLL

VOLKSWAGEN, como ya hizo en el 92 con Genesis y en el 94 con Pink Floyd, continúa su tradición de patrocinar a grandes grupos de Rock&Roll. En el 95 será la marca patrocinadora de la gira europea del legendario grupo Rolling Stones. Una gigantesca gira que en nuestro país recalará el día 22 de julio en Gijón, en el estadio El Molinón. Un único concierto que ha creado mucha expectación, prueba de ello es que las entradas ya están agotadas.

Para conmemorar la colaboración de Volkswagen con los Rolling Stones, la marca alemana comercializará una nueva serie del Golf, que llevará el nombre del mítico grupo inglés. Esta nueva gama del Volkswagen Golf se comercializará en mayo y estará disponible con carrocerías berlina, cabrio y variant. Hay que destacar que a España llegará sólo con carrocería de cinco puertas y con dos tipos de motorizaciones, la ya conocida TDI y una nueva de 1.600 centímetros cúbicos con 100 caballos de potencia, que será exclusiva del Golf Rolling Stones.

Esta serie cuenta además con detalles exclusivos, como es la presencia de la mascota del último disco de los Stones, el Voodoo Lounge, en los anagramas del coche. Entre los colores elegidos para esta colección destaca el Rojo Flash, específico de esta serie. El interior cuenta con una tapicería especial y la instrumentación, para destacarlo del resto de la gama Golf, tiene el fondo plateado con los números en negro y las agujas rojas. Otro detalle exclusivo es el pomo de la palanca el cambio, forrado en cuero y con la mascota Voodoo. Tratándose de una serie con un nombre tan musical, no podía faltar entre su equipamiento de serie un buen equipo de música con cuatro altavoces y antena en el techo.

M. MADRID

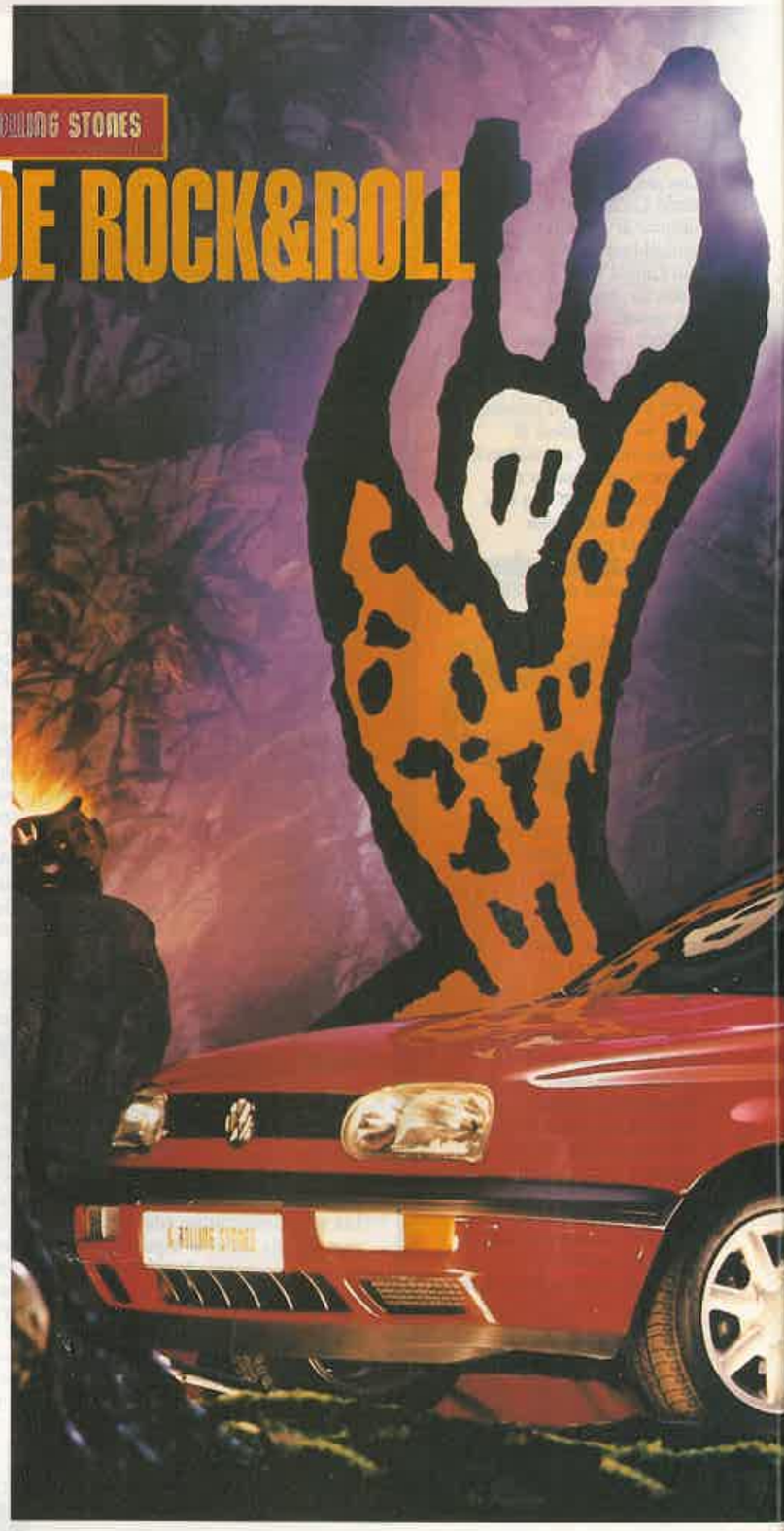


FOTO ESPIA

NUEVOS FIAT

UN TIPO MUY ESPECIAL

Siguiendo con la renovación de su gama de productos, Fiat acomete ahora la sustitución del Tipo y el Tempra. Los nuevos modelos con carrocerías de tres y cinco puertas llegarán antes de fin de año.

ANTES de que acabe el año, Fiat dará un paso más en su programa de renovación total de producto. En esta ocasión le toca al Fiat Tipo y a su hermano el Tempra. La nueva gama de modelos se lanzará, inicialmente, con dos carrocerías de tres y cinco puertas. La primera corresponde directamente al sustituto del Tipo. Mantiene una plataforma de dimensiones similares, pero con un diseño de la carrocería totalmente diferente. El objetivo principal del nuevo diseño era conseguir una mayor rigidez y, por lo tanto, una mejora sustancial de la seguridad pasiva. Las líneas maestras de los futuros Fiat son responsabilidad del americano Chris Bangle, que en su *curriculum* tiene diseños como el del Fiat Coupé y que ahora ha fichado con la firma alemana BMW. Tal y como se ve en las fotos, el Tipo será, cuando vea la luz, mucho más redondeado, pero no por ello ha perdido ni un milímetro en habitabilidad interior, una de las mejores del segmento. La parte posterior no está tan exageradamente elevada como en el modelo actual, pero en términos generales se mantiene la línea de cuña. La versión de cinco puertas, que en principio sustituye al Tempra, mantiene las líneas del Tipo en su mitad delantera, pero resulta totalmente diferente por detrás, donde las puertas traseras y un estilizado portón culminan una línea muy aerodinámica. Está previsto que para el verano de 1996 la gama se complete con una versión familiar, por lo que por ahora queda descartada la tradicional carrocería de cuatro puertas y tres volúmenes. Mecanicamente, los nuevos Fiat dispondrán de una nueva gama de motores de cuatro cilindros y 16 válvulas de gasolina, cuyas cilindradas oscilan entre 1.4 y 2.0 con potencias que van de 80 a 120 caballos. En lo más alto de la gama se situará el dos litros de cinco cilindros y 145 caballos, que actualmente monta el Lancia Kappa y que podrá ser montado sin problemas en el cuatro metros italiano. En lo que se refiere a motores diesel, los actuales 1.9 en su versión atmosférica y turbo se mantendrán en la gama gracias a su brillantez, a su economía de consumo y al mantenimiento. Los esquemas de suspensiones derivan directamente de los que se utilizan actualmente con columnas Mac Pherson delante y eje torsional detrás.

En el interior todo ha sido totalmente renovado y la nueva gama contará con elementos de seguridad como doble airbag en las plazas delanteras y pretensores del cinturón de seguridad en las cinco plazas. ●

AUTOMEDIA

Como es habitual, las pruebas invernales someten a los prototipos a grandes esfuerzos. A veces el camuflaje es total

La nueva trasera del coche recuerda a algún modelo japonés por la forma de sus pilotos. Diseño, desde luego, no va a faltar.

MITSUBISHI OIL PIAA MICHELIN OFF ROAD EXPRESS

Mitsubishi Montero. El rey del desierto.

1995 GRANADA-DAKAR RALLY

Cuando muchos pilotos de rally deciden cruzar el implacable desierto africano, eligen un Mitsubishi Montero. Año tras año, el rendimiento y la resistencia de los Montero en el rally más importante del mundo han demostrado lo acertado de su decisión.

En el Granada-Dakar de este año, nueve de los veinte primeros lugares —y 5 de los 10 primeros— fueron Mitsubishi Montero. Es más, los fiables Mitsubishi Montero coparon los puestos 2º, 3º y 4º de la clasificación general.

La mejor prueba de la maestría de los Montero sobre los difíciles pasajes del desierto es que, por tercer año consecutivo,un Montero triunfó en la categoría T2 para vehículos de serie casi idénticos a los que circulan normalmente por la calle. El resultado de la categoría T2 es pues una buena manera de juzgar las prestaciones y la durabilidad de coches que Vd. podría conducir.

Es probable que nunca vaya a participar en una prueba de dos semanas tan dura como el Granada-Dakar. ¡Imagínese conduciendo 10.109 kilómetros sin mapas y sin mecánicos a través de tormentas de arena, dunas gigantescas y parajes agotadores de un desierto abrasador!

Pensamos que donde Vd. vive, conducir es bastante más fácil. Y que al conducir un Mitsubishi Montero puede relajarse y disfrutar del paisaje. Porque si el Montero puede soportar la tortura del Granada-Dakar, es seguro que superará todo lo que se interponga camino de su trabajo.

Y si por casualidad se encuentra con una tormenta de arena, relájese. ¡No podría estar en mejor vehículo!

MITSUBISHI MONTERO

MITSUBISHI MOTORS

CREATING TOGETHER

FIAT BARCHETTA

A vivir, que son dos días

Se comenzará a vender en mayo, su precio oscilará entre los 3,1 y los 3,4 millones de pesetas y su público lo tiene claro: fuera rutina. A vivir, que son dos días.

FIAT está dispuesta a que sus clientes no se aburran al volante, a que recuperen las sensaciones que antaño proporcionaban los deportivos más carismáticos. Y es que hubo un día en que hasta los vehículos más modestos transmitían emoción, pasión, magia. El automóvil seducía. El idilio hombre-máquina duraba más, el flechazo ocurría antes. Fiat ha recuperado para todos esa filosofía olvidada. Después del Coupé y del Punto Cabrio llega el barchetta (en italiano barquita), un spider de agradable sabor retro realizado sobre la base del Punto que por características y precio va a atraer las miradas de todos los conductores hartos de la rutina.

El barchetta no es ni grande ni pequeño, es un descapotable de dos plazas que no llega a los cuatro metros de largo y al que en la parte delantera se le ha montado un ...

El barchetta es un spider biplaza compacto y llamativo. Es un tracción delantera realizado sobre la base del Punto con un nuevo motor 1.8 16V. y 130 caballos.

nuevo motor de cuatro cilindros, 1,8 litros de cilindrada, 16 válvulas y 130 caballos. Se trata del primer cuatro cilindros modular de una familia que poco a poco se irá conociendo y también del primer motor Fiat dotado de variador de fase, un sistema electrohidráulico que actúa sobre el árbol de levas adecuando la apertura de las válvulas de admisión para mejorar el par a bajos regímenes y proporcionar mayor progresividad en la entrega de potencia.

El futuro propietario de un barchetta va a poder disfrutar no sólo de esta nueva mecánica, la cual nos ha parecido brillante, elástica y muy lógica y adecuada para este modelo, sino que también va a saborear un *spider* que frena de fábula (cuatro discos y ABS opcional), se mueve con soltura en cualquier situación y se aprovecha de una rigidez torsional muy conseguida. Dirección rápida (asistida de serie), corta distancia entre ejes, buen reparto de pesos, cambio preciso y corto, casi japones... la combinación mecánica es una delicia a la que cuesta encontrar pegas. El interior del nuevo spider italiano es singular. No ofrece un derroche de información pero los relojes son atractivos, el volante lleva airbag de serie, la aireación es eficaz, y el diseño, exclusivo y elegante. El maletero es modesto pero los pequeños bultos se pueden repartir por muchos huecos.

En el barchetta el techo se quita o se pone a mano, una operación en la que no se emplean más de 25 segundos y que puede realizar una sóla persona. Una vez retirada, la capota se aloja tras los asientos ocultándose por una tapa rígida. La apertura de esta tapa y del maletero se realiza mediante tiradores situados en el marco de la puerta.

El techo, de PVC impermeable, aisla razonablemente el habitáculo del exterior y aunque parte del varillaje interior queda a la vista (con las zonas más críticas bien protegidas), lo cierto es que se ha conseguido una altura correcta y un tensado idóneo. La luneta trasera es de plástico y mediante una cremallera se puede sustituir fácilmente.

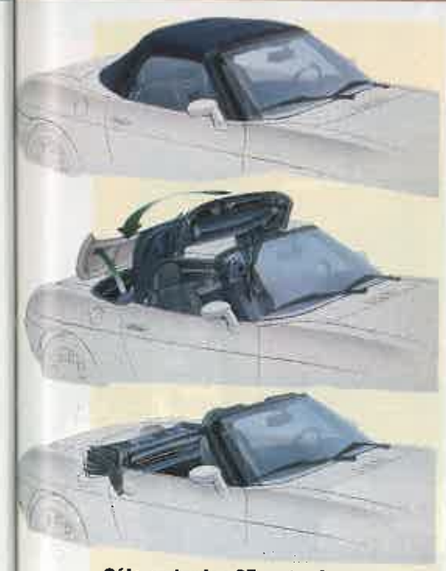
En opción, Fiat ofrecerá un techo rígido dotado de luneta térmica para utilizar en invierno. Este será prácticamente imprescindible para acercarse a la velocidad máxima anunciada por el fabricante, debido a los silbidos provocados por la capota de lona al superar los 150 Km/h., al menos en estas unidades de preserie.

Conducir sin techo implica, como en todo descapotable (en éste un poco más exagerado) acostumbrarse a una caricia del viento que deja de ser tal cuando se superan en tiempo y velocidad los límites lógicos. Para los que lo hagan a menudo, Fiat pondrá a su disposición un panel antiturbulencias de eficacia contrastada en otras marcas.

Deportividad, pasión, estilo. El barchetta es una buena terapia para rejuvenecer.

ANDRÉS MAS

El radiocassette, es de serie y con un diseño específico antirrobo. El airbag del conductor, los elevalunas eléctricos y el volante regulable también son de serie. El spider italiano también va provisto del sistema antirrobo Fiat Code, un dispositivo de bloqueo electrónico del motor.



Sólo se tardan 25 segundos en poner o retirar la capota. Lo puede realizar, perfectamente, una sola persona.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata en aleación de aluminio. Distribución: Dos árboles en culata con variador de fase en el de admisión accionado por la centralita. Cilindrada: 1.747 cc. Compresión: 10,3:1. Potencia máxima: 130/96 a 6.300 rpm. Alimentación: Inyección electrónica secuencial. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras, caja manual de cinco relaciones. **DIRECCION:** Sistema: de cremallera asistida. **FRENOS:** De disco. ABS opcional. Delante: discos autoventilados (257 m.m. de Ø). Detrás: discos (240 m.m. de Ø). **SUSPENSION:** Delantera: de ruedas independientes tipo MacPherson, con brazos oscilantes inferiores y transversales anclados a un travesaño auxiliar. Trasera: de ruedas independientes, con brazos tendidos longitudinalmente. **RUEDAS:** Neumáticos: 195/55 R 15 (84 V). **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.060 kgs. Depósito de combustible: 50 litros.

Con los nuevos Opel Frontera la diversión está asegurada. Ahora son además más cómodos, seguros y atractivos, e incorporan un buen número de novedades en su mecánica y equipamiento.

OPEL FRONTERA 95

DIVERSION SIN LIMITE

NO hace muchos años, algún que otro aventurero encontró en los vehículos de todo terreno la fórmula ideal para evadirse de la monotonía diaria y empezó a utilizar dichos coches como un nuevo medio de ocio. Esta idea caló rápidamente cuando los fabricantes de todoterreno empezaron a ofrecer nuevos modelos que, además de ampliar las fronteras del ocio establecidas, permitían viajar cómodamente por carretera y ofrecían un espacio interior muy superior al de un turismo.

En su afán de ofrecer una gama más completa, Opel se sumó a principios de los 90 a esta emergente moda presentando un nuevo producto que pronto se situó como líder de ventas en su segmento, el Opel Frontera. Ahora ha llegado el momento de ofrecer un modelo todavía más atractivo y, a partir del próximo abril, la gama Opel Frontera incorpora un buen número de novedades mecánicas y presenta, además, unos interiores todavía más confortables y equipados.

El atractivo diseño del que siempre han podido presumir los Opel Frontera ha permitido mantener sin variaciones las líneas originales de la carrocería. Unicamente las llantas de aleación de nuevo diseño y una variada gama de colores más llamativos permiten distinguir exteriormente a los nuevos Frontera.

Es en el interior donde se han realizado las mejoras más importantes. De entrada han cambiado todos los motores, adaptándose a las nuevas normativas anticontaminantes y a las exigencias del conductor moderno en cuanto a prestaciones y economía. Los Opel Frontera 95 incorporan ahora el motor Ecotec de dos litros y 115 caballos, un nuevo motor 2.2 16V con ◆◆◆

Nuevas suspensiones, ahora con un mayor recorrido, amortiguadores de gas y muelles traseros, junto con unos frenos más potentes, confieren a los nuevos Opel Frontera unas cualidades dinámicas mucho mejores tanto en carretera como en campo.

136 caballos y un turbodiesel de inyección directa que tiene 2,8 litros de cubicaje. Probablemete sea este motor 2.8 TDi de origen Isuzu la mecánica estrella de la nueva gama, un motor que ya se había utilizado en los Isuzu Trooper y que, en los Frontera, están ahora disponibles en las versiones con carrocería corta y larga. Con 113 caballos de potencia, los Frontera 2.8 TDi ofrecen un nivel de prestaciones destacable y una economía extraordinaria que establece el consumo medio por debajo de los nueve litros.

Otra importante novedad es el nuevo motor de 2,2 litros y 16 válvulas desarrollado exclusivamente para este todoterreno. Este motor entrega una potencia de 136 caballos y se ha reservado únicamente para los modelos de carrocería larga. Su excelente rendimiento le permite alcanzar velocidades de hasta 161 kilómetros por hora, pero su capacidad de aceleración y recuperación se ven ensombrecidas por unos desarrollos del cambio que, en esta primera toma de contacto, nos han parecido algo largos para las sinuosas carreteras españolas.

También la versión básica de gasolina incorpora ahora el motor Ecotec de dos litros y 115 caballos, una mecánica que, si bien tiene el mismo valor de potencia que el anterior motor, ahora ofrece unos consumos más contenidos y un menor nivel contaminante. ◆◆◆

RACING WATCH

Este es el reloj pensado para los hombres con un corazón que late al ritmo del éxito. Porque cada MARLBORO RACING WATCH es un modelo absolutamente único. Firmado y con número individual de serie. En cualquiera de sus dos opciones - F1 y el modelo de lujo F1 PRO - MARLBORO RACING WATCH es excepcional por muchas razones.

Es resistente, preciso y eficaz. Por eso es el reloj perfecto para amantes de las emociones fuertes :

- Y es resistente por su fabricación : acero inyectado de gran calidad, idéntico al que se utiliza en cirugía biomédica.
- Además, es preciso porque cuenta con un cronógrafo accionado por un motor de doble función : movimiento de quarzo para el reloj con una frecuencia de 32,726 hertz. Movimiento mecánico para el cronógrafo con corrector encastrado para la actualización de fechas.
- Y es eficaz porque, para mayor exactitud, el modelo F1 está provisto de un taquímetro, mientras que el modelo F1 PRO se presenta equipado con dos funciones adicionales : una para la práctica del submarinismo y otra para disponer simultáneamente de la hora de dos países diferentes.
- MARLBORO RACING WATCH se presenta en varios colores y en tres correas diferentes : acero, cuero o cocodrilo.

Con F1 y F1 PRO, MARLBORO RACING WATCH ha puesto la profesionalidad al servicio del tiempo. Para más información, dirigirse a :

Eurocrono S.L.C./Aragon 424
08013-Barcelona, España
Telef. (93) 247 39 84

Marlboro
RACING WATCH

El Frontera 5 puertas estrena un motor exclusivo, con 2,2 litros, 16 válvulas y 136 caballos de potencia.

El motor turbodiesel de inyección directa está disponible también ahora en los Frontera 3 puertas. Es de origen Isuzu y desarrolla 113 CV con 2,8 litros de cubicaje.

El comportamiento dinámico ha mejorado, haciendo gala de un mayor aplomo en carretera y unas cualidades todoterreno ampliadas. El secreto reside en su nuevo esquema de suspensiones, en la adopción de un diferencial autoblocante trasero y en un equipo de frenos más potente, que ahora puede también incorporar ABS en opción.

No se ha olvidado el detalle en los interiores, con tapicerías más atractivas y un cuadro opcional que amplía la oferta del aire acondicionado a todos los modelos. Además, el Frontera 5 puertas mejora su capacidad de carga con un portón trasero de nueva apertura y la rueda de repuesto en el exterior.

Aunque todavía no se conocen los precios de los nuevos Frontera, no cabe duda de que las importantes mejoras que ofrecen les permitirá seguir siendo de los todoterreno más interesantes del mercado. ●

VICTOR M. FERNANDEZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

FICHA TECNICA

MOTOR	SPORT 2.0i 3p.	SPORT 2.8 TDi 3p.	FRONT. 2.2i 16v 5p.	FRONTERA 2.8 TDi 5p.
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea.	4 en línea.	4 en línea.	4 en línea.
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.771	2.198	2.771
Nº válvulas por cilindro	2	2	4	2
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección diesel directa.	Inyección multipunto.	Inyección diesel directa.
Compresión	10,0 a 1	17,9 a 1	10,5 a 1	17,9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 cv/5.200	113 cv/3.600	136 cv/5.200	113 cv/3.600
Par máximo / r.p.m	17,5 mkg/2.800	24,7 mkg/2.100	20,6 mkg/2.600	24,7 mkg/2.100
TRANSMISIÓN				
Tracción	Trasera/engranable 4X4	Trasera/engranable 4X4	Trasera/engranable 4X4	Trasera/engranable 4X4
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
DIRECCIÓN Y FRENOS				
Sistema	Recirc. de bolas asist.	Recirc. de bolas asist.	Recirc. de bolas asist.	Recirc. de bolas asist.
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Disco vent./Disco vent.	Disco vent./Disco vent.	Disco vent./Disco vent.	Disco vent./Disco vent.
SUSPENSIONES				
Delantera	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.
Trasera	Eje rígido con muelles.	Eje rígido con muelles.	Eje rígido con muelles.	Eje rígido con muelles.
PESO Y DIMENSIONES				
Peso en vacío (kg.)	1.695	1.828	1.803	1.920
Largo/ancho/alto (mm)	4.192/1.780/1.721	4.192/1.760/1.721	4.692/1.764/1.753	4.692/1.764/1.753
Capacidad del depósito (l)	80	80	80	80
Volumen del maletero (l)	300/1.160	300/1.160	540/1.720	540/1.720
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	15,6	16,0	13,6	16,8
Velocidad Máxima (km/h)	158	149	161	149
Consumo Urbano (l/100 km)	12,7	9,5	12,0	9,8
A 90 km/h (l/100 km)	7,6	7,1	7,4	7,4
A 120 km/h (l/100 km)	10,9	10,5	10,5	11,0

TODAS LAS MEJORAS

- Nuevos motores: Ecotec 2.0 (115 cv sólo en Frontera Sport), Ecotec 2.2 16V (136 cv sólo en Frontera 5p) y 2.8 TDi (113 cv en toda la gama).
- Suspensión delantera independiente con recorrido más largo.
- Nueva suspensión trasera multibrazo con muelles que sustituyen a las anteriores ballestas.
- Nuevos amortiguadores de gas en todos los modelos.
- Discos delanteros sobredimensionados y nuevos discos traseros en sustitución de los tambores anteriores.
- ABS de tres canales, opcional en todas las versiones.
- Llantas de aleación opcionales de nuevo diseño.
- Diseño más práctico del portón trasero en la versión 5p.
- Nuevos materiales y tapicerías en el interior.
- Aire acondicionado opcional en todos los Opel Frontera.
- Nuevo inmovilizador electrónico antirrobo en opción.

Síntomas de nerviosismo? ¿Stress? ¿Insomnio? ¿Estados de ansiedad?

AHORA *Tú.*

AHORA *Terrano II.*

Recomendado por los más prestigiosos especialistas.

Indicaciones: *Síntomas de nerviosismo, stress, estados de ansiedad, insomnio, dolores de cabeza, rigidez muscular.*

Composición: *124 CV, motor gasolina multiválvula con Inyección Multipunto o Turbodiesel, dirección asistida, inclinación lateral máxima de 48° y 39° de pendiente máxima superable.*

Posología: *Administrar en ciudad, carreteras o pistas forestales autorizadas.*

Intoxicación: *Por su composición puede administrarse tantas veces como se quiera sin peligro de intoxicación.*

Precio: *Desde* **2.653.000** *ptas.**

Presentación: *El Nissan Terrano II se presenta en 3 ó 5 puertas.*

Mantener fuera del alcance de los niños.

En caso de dudas consulte con su concesionario habitual.

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

NISSAN

AHORA Nissan

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

TBWA

FORD EXPLORER

UNIFORME DE GALA

Ford acaba de presentar en California la nueva gama del Explorer. Este veterano de la caballería de los Estados Unidos ha sido revisado y engalanado, y está previsto que llegue al mercado español en el próximo abril.

NO es casualidad que los responsables de Ford eligieran Carmel, el pueblo californiano de Clint Eastwood, para presentar el nuevo Explorer. El gran todoterreno americano, que sustituyera en 1990 al Bronco, es allí casi tan emblemático como el duro personaje de sus películas. Con más de un cuarto de millón de unidades vendidas por todo el país, encuentras Explorer desde las nevadas faldas del monte McKinley hasta las polvorientas pistas del desierto de Sonora.

Ya con cierto arraigo en nuestro mercado desde 1992, este 4x4 del segmento superior ha recibido una revisión generalizada que afecta tanto a su parte mecánica como a su estética e interiores. La gama se compone de cuatro versiones bien diferenciadas, de las cuales sólo se comercializará una en España.

El nombre que reciben los distintos Explorer son XL, XLT (versión adjudicada al mercado español), Expedition y el más equipado Limited. Con carrocerías de dos y cuatro puertas, el XLT que llegará a ...

La nueva suspensión delantera permite mayor cruce de ejes.

los concesionarios en el mes de abril será con esta última. El motor es el mismo, compartido en la gama y se trata del habitual V6 de gasolina, con cuatro litros de cilindrada y 160 caballos de potencia. Hay que aclarar que este valor está declarado según la normativa SAE norteamericana y no la DIN europea, en la que la potencia desarrollada se mide a la rueda y no al cigüeñal, con lo que se ve reducida por las fricciones de la transmisión y por lo que esos 160 caballos equivaldrían a unos 150 «de los nuestros». Se han introducido mejoras en la inyección destinadas a la reducción de los consumos y, en estos momentos, los ingenieros de Ford trabajan en un motor diesel que podría venir a completar la oferta mecánica del Explorer a medio plazo. Aunque

Carrocería, interiores, suspensión delantera e inyección han sido renovados. Pero el precio se mantiene casi invariado.

existen dos tipos de caja de cambios disponibles para el Explorer, en la presentación internacional solamente se pudo probar con la automática de cuatro relaciones ahora dotada de *overdrive* electrónico que ofrece una conducción más deportiva, de todas formas será ésta la que se importará a nuestro país. Otra mejora de la transmisión es un eficaz control electrónico que engrana la transmisión total automáticamente cuando las condiciones del terreno lo requieran, preseleccionable en el mando de la consola. Así, se puede optar por tracción trasera, tracción total automática o tracción total con relaciones cortas para los terrenos más abruptos. Salvo alguna brusquedad ocasional de la transmisión, lo cierto es que ésta funciona de forma muy precisa y el sistema de engranaje automático del tren delantero demuestra su eficacia a lo largo de los kilómetros, tanto en asfalto como sobre la tierra. Otras modificaciones introducidas en la mecánica se refieren a la

FICHA TECNICA

MOTOR	**4.0 EFI**
Disposición	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	3.958
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección multipunto
Compresión	9,0 a 1
Potencia máxima (SAE) / r.p.m.	160 CV/4.200
Par máximo /r.p.m	31,1 mkg/2.800
TRANSMISION	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática O/D
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos +ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.827
Largo/ancho/alto (mm)	4.681/1.783/1.709
Capacidad del depósito (l)	72
Volumen del maletero (l)	1.200
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	no declarada
Velocidad Máxima (km/h)	no declarada
Consumo Urbano (l/100 km)	no declarado
A 90 km/h (l/100 km)	no declarado
A 120 km/h (l/100 km)	no declarado

suspensión delantera, que recibe el nuevo sistema Short and Long Arm (SLA) que dota a la rueda de una mejor adaptación al terreno durante los muy distintos apoyos que registra un 4 x 4.

Si el Explorer anterior demostró en su día un comportamiento excelente en carretera, este nuevo modelo incrementa aún más esta cualidad. En campo, la solidez del conjunto se hace patente y es el tamaño del coche el único impedimento para abordar las zonas más agrestes, ya que los cuatro metros y medio largos del coche obligan a maniobrar en los giros cerrados. La dirección también se ha revisado, sustituyendo la recirculación de bolas por un sistema de piñón y cremallera, con lo que se ha ganado precisión en carretera.

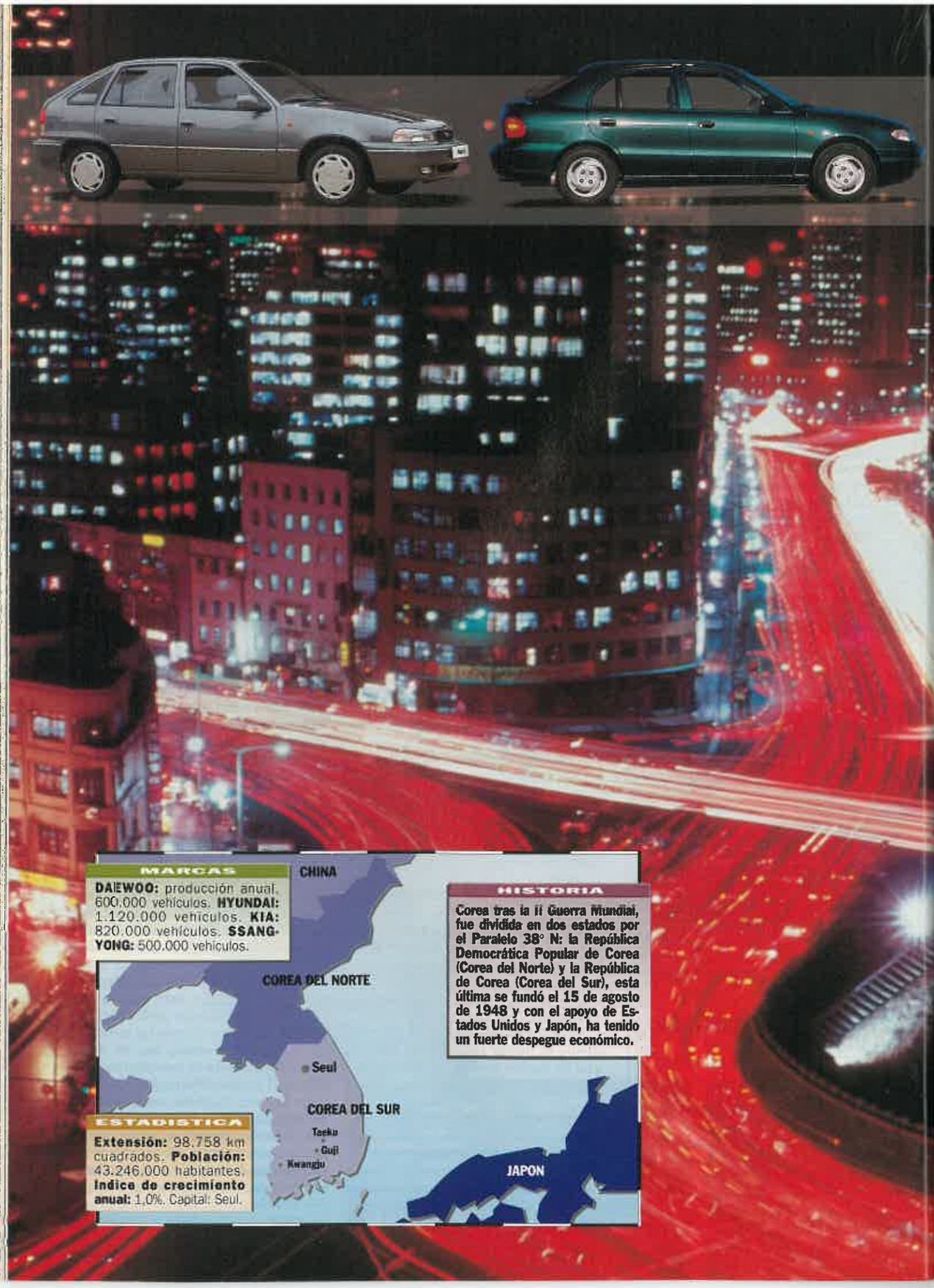
Estéticamente es en el frontal donde el nuevo Explorer se distingue en mayor medida de su antecesor. El suave diseño del capó integra de forma muy armoniosa los grupos ópticos y la calandra. Las curvas sustituyen a los ángulos y el Explorer sale ganando mucho a la vista. La silueta y la trasera varían menos, conservando el inconfundible aire de familia del campero americano.

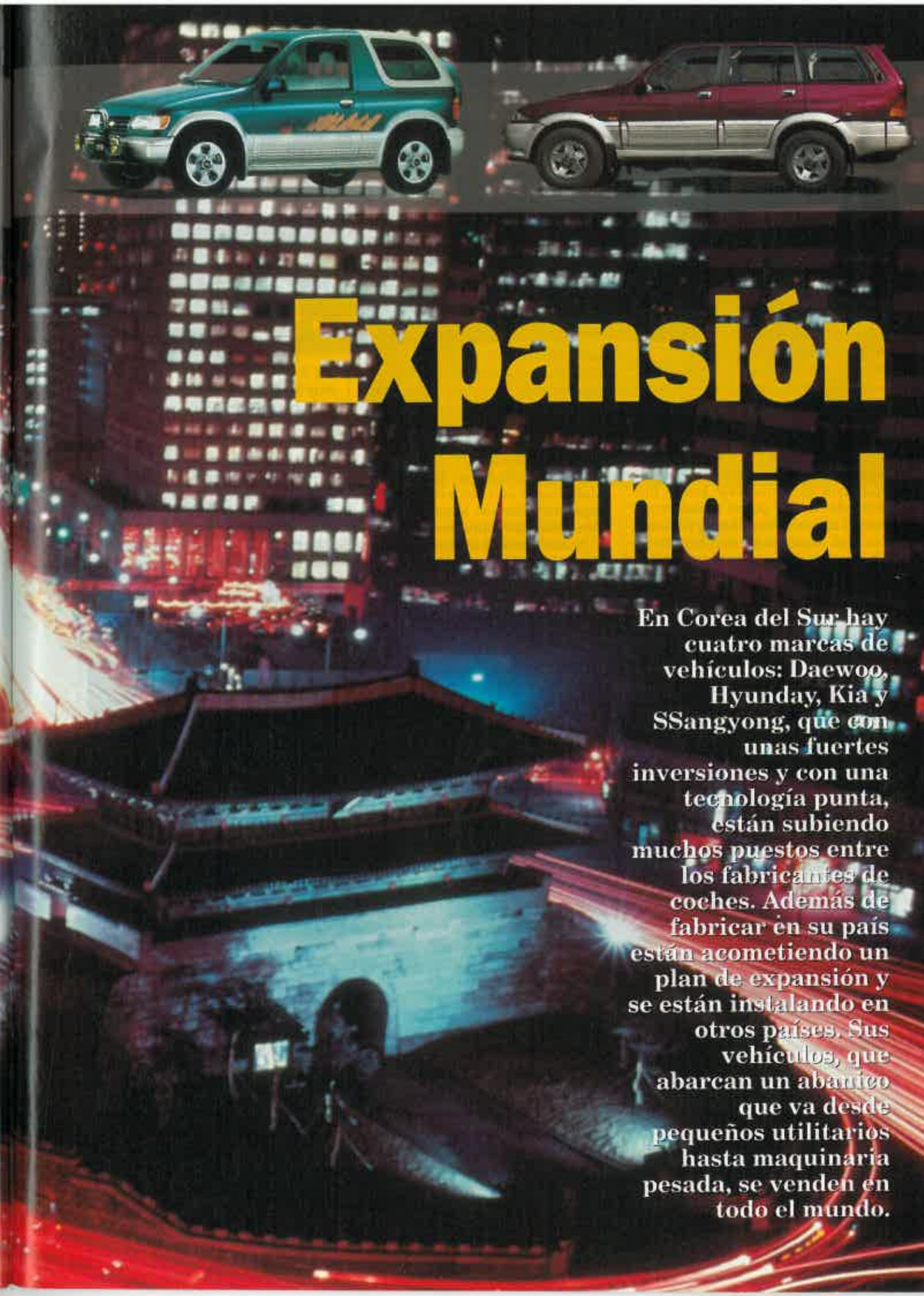
Los interiores muestran quizá el cambio más radical. Diseño y acabados superan por mucho a los anteriores y el vistoso aspecto del habitáculo homologa al Explorer entre el actual selecto segmento de los todoterreno de lujo. Comodísimo en sus cuatro plazas, los detalles como los mandos traseros de calefacción y radio, los múltiples espacios para objetos o un ingenioso sistema para llevar a mano las monedas y el paquete de pañuelos de papel demuestran el esmero con el que Ford ha tratado a su gran todoterreno. Además, la seguridad se ha visto incrementada con el equipamiento de serie de dos airbags y frenos con sistema ABS.

A su llegada a España, el Explorer XLT Automático será lanzado a un precio aproximado de 4.600.000 pesetas y las previsiones de la marca en cuanto a ventas son de 400 unidades durante el presente año y 450 en el siguiente periodo.

En España, Ford ha vendido desde 1992 un total de 1.620 unidades del Explorer, modelo que por otra parte se exporta a 60 países y a mercados tan diversos como puedan ser Rusia o Extremo Oriente.

JUAN LUIS SOTO





Expansión Mundial

En Corea del Sur hay cuatro marcas de vehículos: Daewoo, Hyunday, Kia y SSangyong, que con unas fuertes inversiones y con una tecnología punta, están subiendo muchos puestos entre los fabricantes de coches. Además de fabricar en su país están acometiendo un plan de expansión y se están instalando en otros países. Sus vehículos, que abarcan un abanico que va desde pequeños utilitarios hasta maquinaria pesada, se venden en todo el mundo.

DAEWOO

EL grupo Daewoo conforma un holding muy importante que produce más de 3.000 productos diferentes a través de 22 compañías y 30 fábricas repartidas por todo el mundo. Daewoo fabrica helicópteros, barcos, aviones, ropa, calzado, pequeños electrodomésticos, ordenadores y teléfonos entre sus muchos productos; además de coches, camiones y maquinaria agricola. Este grupo fue fundado en 1967 por su actual presidente, el señor Woo-Choong Kim, como una exportadora textil, y desde ahí recorrió un espectacular camino.

Dentro de este poderoso grupo se encuentra la Daewoo Motor. Durante los primeros años, en la década de los 60, trabajó en colaboración con Toyota. Después comenzó una *Joint Venture* con General Motors, estableciéndose GM Corea en 1972 y pasándose a llamar poco después Daewoo Motor Company. Esta unión dura hasta el 92, año en el que se da por finalizada la colaboración con General Motors, empezando Daewoo Motor su andadura como fabricante independiente. Actualmente esta marca fabrica 600.000 vehículos anuales, entre automóviles, camiones, autobuses y toda clase de vehículos industriales.

Los planes de futuro de Daewoo son muy ambiciosos, por este motivo está invirtiendo mucho en Investigación y Desarrollo, sobre todo en el Centro Técnico Europeo de Munich, donde disponen de la más avanzada tecnología y pueden simular por ordenador *crash test* y pruebas en condiciones climáticas extremas desde el Artico hasta el Trópico.

Daewoo ha irrumpido en España hace unos pocos meses y lo ha hecho en un principio con dos modelos: el Nexia, disponible en tres versiones, y el Aranos, en otras tres.

HYUNDAI

EL primer fabricantes de coches en Corea es Hyundai, una marca que aglutina a un poderoso holding que abarca un gran número de actividades industriales y comerciales, produciendo o comercializando más de 10.000 productos, desde artículos electrónicos o textiles, hasta maquinaria pesada, ferrocarriles o barcos. Este imperio lo creo Chung Ju-Yung que, sin tener una formación escolar, abandonó los arrozales donde se crió para montar un pequeño taller de reparaciones de vehículos en 1940, poco a poco fue creciendo, sobre todo en el campo de la construcción, y hoy en día de aquello ha surgido un potente emporio. Dentro de esta enorme empresa está ubicada la Hyundai Motor Company, que es la que gestiona la fabricación de automóviles.

La fábrica de Hyundai esta en Ulsan, cerca de Seúl, y es la única del mundo. Tiene una superficie de 43,2 hectareas, de ellas 16,7 construidas con cinco cadenas de montaje, que pueden fabricar más de un millón de vehículos anuales, siendo la mayor fábrica de producción y montaje de coches del mundo. En este enorme centro se fabrican desde pequeños utilitarios hasta camiones grandes y vehículos especiales.

Además, para no quedarse aislados y estar al tanto de lo último en tecnología, Hyundai tiene un centro de investigación y desarrollo en Estados Unidos, en Michigan.

Con todo esto, y las fuertes inversiones que están realizando, el objetivo es que en el año 2000 la Hyundai Motor Company se sitúe entre la élite de las empresas automotrices del mundo, comercializando coches en todo el planeta.

En España la gama actual de esta marca abarca un gran abanico de elección. El modelo más pequeño es el Accent, disponible con carrocería de 3,4 y cinco puertas con un total de 11 versiones. Le siguen el S-Coupé, un coche con carrocería deportiva con motorización turbo y atmosférica, el Lantra, con tres versiones diferentes, y el Sonata, con dos motorizaciones.

KIA

POR número de producción es el segundo fabricante de Corea y comenzó su actividad en 1973 construyendo coches bajo licencia de Ford y de Mazda. En el 84 se independizó y comenzó su andadura en solitario.

Kia tiene actualmente dos plantas en Corea, con una producción total de 820.000 unidades anuales. Además tiene operaciones de montaje en varios países y en este mismo año se pondrá en marcha la fabricación del Sportage en Alemania por Karmann.

Los planes de Kia de cara al futuro son ambiciosos, por este motivo está realizando fuertes inversiones en Investigación y Desarrollo, para ello construirá centros en Alemania, Japón e Inglaterra, que unirán esfuerzos a los que ya están funcionando en Detroit y en Los Angeles. Kia acaba de presentar en España el Sportage, un coche de todo terreno, y más adelante llegará el Sephia y poco después lo hará el Leo.

SSANGYONG

EL Grupo Ssangyong surgió de una pequeña empresa fundada en 1939, que supo salir adelante tras la Segunda Guerra Mundial. En la década de los 50 se dedicó a actividades textiles, pero fue en los 60 cuando comenzó su gran despegue produciendo cemento, material imprescindible en la reconstrucción del país. Después se centró en sectores estratégicos como el carbón, comercio, transporte internacional, refinería, informática y muchos más, incluida la fabricación de automóviles a través de la Ssangyong Motor Company. Es una marca que se ha especializado en la construcción de vehículos de todo terreno, industriales y vehículos especiales. En total, entre las cuatro fábricas que tiene en Corea, incluida una de componentes, produce al año unas 500.000 unidades.

En España, de Ssanyong se comercializan actualmente dos modelos de todoterreno: el Korando, en dos versiones, el K4D y el Family RV. El otro modelo de esta marca es el recién llegado Musso 602.

MANUEL MADRID

DAEWOO NEXIA GTX 16V

¿COCHE NUEVO?

Aunque para muchos tiene un aire familiar, el Daewoo Nexia es un coche totalmente nuevo en España. Es innegable que está realizado sobre la base del conocido Opel Kadett, pero incorpora un buen número de mejoras que le dan personalidad propia y le hacen ser diferente. Veamos de qué es capaz.

Motor 16 Prueba

DAEWOO NEXIA GTX 16V

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Sonoridad elevada
Precio muy ajustado	Asistencia de la dirección suave
Equipamiento completo	Manejo del cambio

PRECIO: 1.748.209 PTAS.

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

EL parecido del Daewoo Nexia con el conocido Opel Kadett es innegable. No en vano, el Nexia está realizado sobre la misma base, puesto que la marca coreana fabricaba dichos modelos para General Motors. En el mercado americano se conocían con el nombre de Pontiac Le Mans pero, tras la ruptura entre la multinacional americana y Daewoo en 1992, el fabricante coreano decidió comercializar estos modelos con marca y nombre propios. Así aparecía el Daewoo Nexia, un coche que ahora llega a España con un precio capaz de poner en aprietos a toda la competencia y que tiene en la versión GTX 16V el máximo exponente en mecánica, prestaciones y equipamiento. Importantes mejoras estéticas y una puesta al día en materia de seguridad (barras de protección lateral y airbag para el conductor) le confieren un aspecto atractivo y le permiten presumir de ser un coche nuevo. El primer detalle que delata su propia personalidad es un frontal con un diseño muy personalizado, nuevas ópticas y paragolpes de mayores dimensiones que van pintados en el color de la carrocería. También son nuevos los retrovisores, que además aportan una mejor visibilidad y el portón trasero, algo modificado.

Como buen aspirante que quiera presumir de deportivo, el modelo de nuestra prueba cuenta con la carrocería de tres puertas, que disfruta de una mayor rigidez torsional y, a nivel estético, resulta también más llamativa. Precisamente es la estética uno de los puntos que toman mayor importancia en el Nexia, puesto que es un modelo que a todo el mundo le resulta familiar pero, a su vez, encuentran muy diferente.

A esta misma conclusión se llega al observar detenidamente el interior. Al primer golpe de vista todo parece similar al Kadett, puesto que el salpicadero es el mismo. Sin embargo, el Nexia cuenta con interruptores diferentes, un volante de nuevo diseño que incorpora el airbag, elemento que nunca estuvo disponible en el Kadett y una configuración diferente de los mandos, excepto los elevalunas eléctricos, que siguen escondidos entre los asientos delanteros y hay que sacar «el radar» para localizarlos.

El Nexia es el modelo realizado por Daewoo sobre la base del Opel Kadett. Su imagen es diferente y atractiva.

La postura de conducción correcta es también más fácil de encontrar en el Nexia gracias a la posibilidad de reglaje en altura del asiento y el volante, mientras que la habitabilidad interior permanece inalterada y ofrece un espacio más que suficiente para viajar bien con cuatro adultos. También es cierto que pueden llegar a acomodarse hasta cinco «chicarrones del norte», pero notarán rápidamente que la cota de altura trasera no es apta para personas demasiado altas y la excesiva proximidad entre sus hombros les resta toda la comodidad.

Conseguir un buen confort de marcha no ha sido difícil recurriendo a unas suspensiones de tarado suave. Sin embargo, es sorprendente descubrir que este tarado ofrece una estabilidad destacable. No hay que engañarse, el Nexia GTX no presenta un comportamiento deportivo ejemplar, como el Peugeot 306 XSi o el Golf GTi, pero se sujeta bastante bien al asfalto y permite circular con seguridad a ritmo elevado, tirando ligeramente del morro cuando se rueda cerca del límite.

Las distancias de frenado hablan por sí solas de lo que es capaz el Nexia GTX con ABS, elemento opcional que incluía nuestra unidad de pruebas y que resulta muy interesante, mientras que la dirección es suficientemente precisa pero cuenta con un grado de asistencia demasiado ligero al circular rápido.

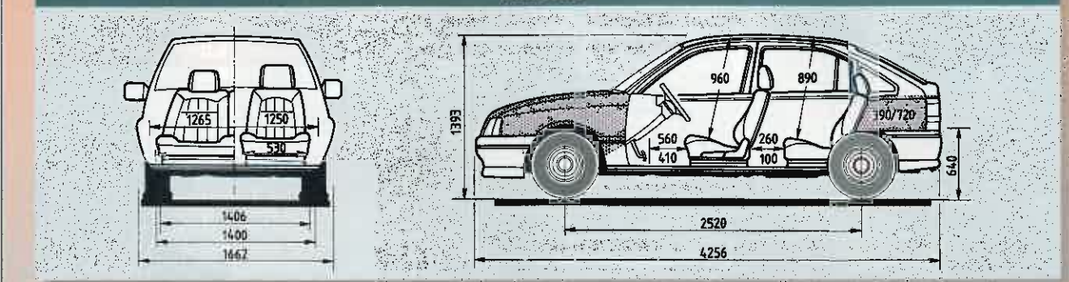
Pero el apartado mecánico más novedoso del Nexia GTX es su motor de 1,5 litros con culata de 16 válvulas y una potencia de 91 caballos. Curiosamente, y en contra de lo que suele ocurrir en la mayor parte de las mecánicas 16V, la potencia máxima en el GTX se obtiene a tan sólo 4.800 rpm. (generalmente este tipo de motores entregan toda la potencia cerca de las 7.000 rpm.), denotando claramente que en este motor no se ha pretendido obtener una cifra de potencia elevada sino un buen rendimiento y elasticidad a bajas vueltas. De esta forma, el Nexia presenta un sensacional equilibrio en materia de consumos, prestaciones y recuperaciones.

Hay que decir que, en estos dos últimos apartados, pone su importante granito de arena el excelente desarrollo del cambio, que permite aprovechar al máximo las posibilidades del motor. Lástima que su manejo no acompañe igual y se muestre impreciso y lento, lo que también resta mucha eficacia al realizar una conducción deportiva.

Por si a alguien no le resulta aún atractivo el Nexia, los importadores han establecido un precio muy ajustado e incorporan un completo equipo de serie. Además, a los más recelosos sobre la calidad de los nuevos Daewoo se les contraataca ofreciendo una garantía de tres años o 100.000 kilómetros. En el Nexia ya no se puede ofrecer más.

VICTOR M. FERNANDEZ

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,5 mm. Carrera: 76,5 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 91 CV (67 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 13,9 mkg (137 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 23,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,3 km/h.

DIRECCION
Sistema: de piñón y cremallera con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro entre bordillos: 9,8 metros.

FRENOS
Delante: discos ventilados. Detrás: Tambores. Antibloqueo de frenos: opcional. Delco, de cuatro canales.

SUSPENSION
Delantera: independiente, de tipo McPherson. Trasera: eje semirígido, con brazos oscilantes. Amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales en ambos ejes.

RUEDAS
Neumáticos: 185/60 HR 14. Llantas de aluminio de 5,5J x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en vacío: 1.068 kgs. Depósito de combustible: 50 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	174,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,8
1.000 m salida parada	33,5
De 0 a 100 km/h	11,2
Recorriendo (metros)	194
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,8
recorriendo (metros)	275
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,6
recorriendo (metros)	406

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,7
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,9
En conducción rápida	11,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,8
A 140 km/h de crucero	9,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	510

FRENOS

A 60 Km/h: **17,7 metros.** A 100 Km/h: **43,1 metros.** A 120 Km/h: **63,9 metros.**

SONORIDAD

Al ralentí: **47,1 dB.** A 60 Km/h: **61 dB.** A 90 Km/h: **64,7 dB.** A 120 Km/h: **70,9 dB.** A 140Km/h: **74,0 dB.** A Tope: **78,9 dB.**

EQUIPAMIENTO

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

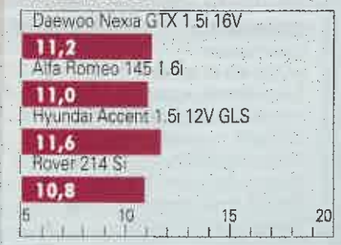
OPCIONES:
Aire acondicionado: 150.000 ptas. Pintura metalizada: 25.000 ptas. Pintura efecto mica: 30.000 ptas. ABS: 160.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

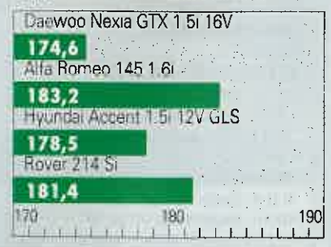
PRECIO (En pesetas)

CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)

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



VELOCIDAD MAXIMA (En Km/h)



CONCLUSION

El Daewoo Nexia cuenta con ventaja frente a sus rivales en los apartados de precio y equipamiento. Unicamente es su compatriota coreano, el Hyundai Accent, el modelo que dispone de un precio más contenido, aunque no cuenta entre su equipo de serie con llantas de aleación ni airbag y tampoco ofrece opcionalmente el ABS. El Alfa 145 1.6i y el Rover 214 Si aventajan al Nexia GTX en el apartado de prestaciones, al contar con motores más potentes (103 CV en ambos), pero tampoco disponen de un precio tan ajustado ni ofrecen un equipamiento de serie tan completo. El resto de los posibles rivales (ZX, Escort, 306, R-19) son en torno a 450.000 ptas más caros que el Nexia.

COMPRADOR

Importador: Daewoo Motor Iberia S.A. Avenida de Europa, 22. 28100 - Alcobendas. (Madrid). Teléfono: (91) 661 71 98. **Red de postventa:** 63 puntos de asistencia en toda España **Garantía**: Tres años o 100.000 kilómetros y seis años de garantía anticorrosión.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 174.821 ptas. **Plazos:** 48 de 45.000 ptas. **Precio final aplazado:** 2.334.798 ptas.

COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 25,02 ptas/km. **Coste financiero:** 28,83 ptas/km. **Coste/km. Total:** 53,85 ptas.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 50.006 ptas/año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 168.773 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

CHRYSLER
neon

Bozell

Brilla con luz propia

El Chrysler Neon brilla con luz propia en seguridad con doble Airbag y frenos ABS, de serie. En potencia, con su motor de 2.0L, 16 válvulas y 132 CV. En comodidad, con aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado y elevalunas eléctricos.

neon BRILLANTE EN SEGURIDAD

neon BRILLANTE EN POTENCIA

En amplitud, por su diseño de cabina adelantada. En respeto por el medio ambiente, con un 70% de componentes reciclables. Y por supuesto en economía, con un consumo sorprendentemente bajo: 6,3 litros a los 100 km a 90 km/h.

neon BRILLANTE EN ECOLOGIA

neon BRILLANTE EN CONSUMO

CHRYSLER NEON 2.790.070 ptas.
Precio recomendado en Península y Baleares. IVA, impuesto de matriculación, transporte y gastos de preentrega incluidos.

neon
UN BUEN AMIGO. UN GRAN COCHE.

72 PUNTOS DE VENTA OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN TODA ESPAÑA

CHRYSLER

KIA SPORTAGE

TRAJE DE CAMPO

El fabricante coreano que faltaba por llegar a España acaba de hacer acto de presencia en nuestro mercado con un atractivo todoterreno de refinado estilo y sorprendente nivel de calidad. ¿Quién dijo que los todoterreno ya no estaban de moda?

Motor 16 Prueba

KIA SPORTAGE 16V

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Frenos justos
Suspensión muy razonable	Soporte de la rueda de repuesto ruidoso
Facilidad de conducción	A/A opcional

PRECIO: 2.795.000 PTAS.

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

CUANDO parecía que el furor por el todoterreno había decrecido, aparece un modelo que vuelve a atraer miradas. Se trata del Kia Sportage, un vehículo que acerca todavía más este tipo de coches a las necesidades cotidianas.

Pero antes de entrar en materia, es conveniente poner en antecedentes a nuestros lectores sobre Kia. Esta desconocida marca coreana acaba de establecerse en nuestro país y como tarjeta de presentación muestra sus relaciones con marcas del prestigio de Mazda y Ford, con las cuales mantiene acuerdos tecnológicos y productivos.

Lo primero que llama la atención en el Sportage es su diseño externo. Las formas redondeadas, con paragolpes integrados realizados en materiales plásticos, eliminan el tradicional aspecto agresivo de los todoterreno. Es más, hay que echar mano del cuadro de dimensiones para catalogar al Sportage en su justa medida, ya que es mucho más grande de lo que parece. Unas medidas externas que superan los cuatro metros de largo y un diseño inteligente permiten obtener una habitabilidad interior sobresaliente. Cuando uno se monta en el Sportage, lo primero que nota es que, a diferencia de otros todoterreno, desde el puesto de conducción apenas se ve el capó del motor. Esto da idea de lo avanzada que se encuentra la cabina respecto a las ruedas delanteras. El acceso al interior, tanto delante como detrás, es bueno y por detrás todavía queda espacio más que razonable para equipaje. El asiento posterior es abatible por partes para mejorar la funcionalidad y en el piso del maletero hay un compartimento para llevar unas herramientas y el gato para cambiar las ruedas

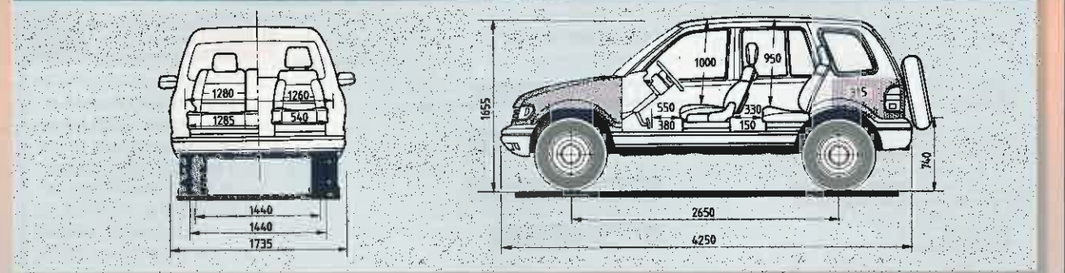
El Sportage dispone de un motor de dos litros de origen Mazda. En España se comercializa, por ahora, en dos versiones; una de ocho y otra de 16 válvulas. La que se prueba en estas páginas es la de 16 válvulas, que con una potencia de 135 caballos se mueve con una agilidad semejante a la de cualquier turismo. Si bien no es un motor que destaque por su buen rendimiento a bajo régimen, lo acertado de los desarrollos del cambio minimizan este problema. Así mismo, en cuanto a consumos, se pueden mantener unos niveles muy razonables, siempre y cuando no se haga subir mucho la aguja del cuentavueltas. De hecho, en nuestras pruebas, la única cifra que sube algo más de la cuenta es la de consumo en todo terreno, ya que para rodar desahogadamente, en cuanto se complica un poco el camino, es mejor recurrir a las reductoras. Aceleraciones, recuperaciones y velocidad máxima están a buen nivel y el único aspecto que queda un poco flojo es el de los frenos. Las distancias de frenado son algo más largas de lo deseable y, si se abusa, aparece pronto la fatiga.

Dentro del Kia Sportage se goza de buena amplitud, tanto delante como detrás.

En cualquier caso, lo que queda claro es que este modelo destaca por su facilidad de conducción. La posición es semejante a la de un turismo, con todos los mandos al alcance de la mano. En carretera se puede rodar al ritmo del tráfico sin problemas y queda un remanente de potencia más que suficiente para realizar adelantamientos. La suspensión tiene un equilibrio casi perfecto. En carretera permite un buen confort de marcha y un comportamiento sano. La suspensión independiente sobre el eje delantero confiere una buena precisión. En curvas muy cerradas, el Sportage tiene una ligera tendencia a tirar de morro que nunca llega a comprometer la seguridad. En campo, el Sportage deja las cosas muy claras. Es evidente que no se trata de un trialero, ya que tiene unos recorridos de suspensión algo justos, pero no obstante se desenvuelve bastante bien. La unidad de pruebas estaba penalizada en este aspecto, ya que contaba con unas protecciones delante (el llamado mataburros) y unos estribos que, aparte de su dudosa labor estética, sólo sirven para reducir el ángulo de entrada ante un obstáculo. La tracción a las cuatro ruedas se engrana con la tradicional palanca en la consola central y las ruedas delanteras se desbloquean automáticamente, por lo que no hay necesidad de bajarse del coche. El equipamiento es bastante completo y se puede mejorar todavía más con las opciones disponibles. En general, este Kia resulta muy satisfactorio en lo que se refiere a calidad. En el apartado mecánico, el sello del motor Mazda lo dice todo, mientras que en la terminación interior, estos coreanos han crecido de la mano de Ford pero, no contentos con esto, la marca ofrece una garantía de tres años o 100.000 kilómetros que debe despejar cualquier duda que pueda haber sobre esta nueva marca. ●

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas lateral accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 c.c. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 135 CV(99 Kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 17,8 mkg (175 Nm) a 4.700 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina de 95 oct. sin plomo.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas traseras, engranable a las cutro ruedas. Reductoras y diferencial autoblocante detrás. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,8 km/h.

DIRECCION
Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS
Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION
Delantera: Independiente de brazo transversal con muelles y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido y muelles.

RUEDAS
Neumáticos: 205/70 R 15. Llantas de chapa de 6,0 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 1.513 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	168,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,8
1.000 m salida parada	34,6
De 0 a 100 km/h	13,5
Recorriendo (metros)	239
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,2
recorriendo (metros)	423
De 80 a 120 km/h en 5ª	22,7
recorriendo (metros)	634

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29,1 km/h de promedio	13,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,9
En conducción T.T.	16,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	12,1
A 140 km/h de crucero	14,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	450

FRENOS

A 60 Km/h: **18,4 m.** A 100 Km/h: **53,6m.** A 120 Km/h: **79,5m.**

SONORIDAD

Al ralentí:**43,0 dB.**A 60 Km/h **60,5 dB.** A 90 Km/h:**64,6 dB.** A 120 Km/h:**69,6 dB.** A 140K m/h:74,8 dB A Tope:**77,8 dB.**

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:
Aire acondicionado: 183.887 ptas. Pintura metalizada: 27.000 ptas. Llantas de aleación: 61.297 ptas. Equipo de radio: 61.297 ptas. Techo solar eléctrico: 122.590. Defensa delantera: 73.555 ptas. Soporte rueda de repuesto externo: 36.777 ptas. Pintura Mica: 35.000 ptas. ABS: 82.500 ptas. Cambio automático: 196.146 ptas.

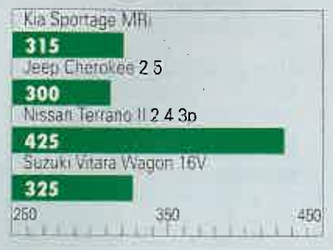
FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)

CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)

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

VOLUMEN DEL MALETERO (En litros)



CONCLUSION

El Kia Sportage es un coche difícil de encasillar, ya que se encuentra a caballo entre varios modelos. Por una parte se cae en la tentación de compararlo con el Suzuki Vitara Wagon. Sobre éste domina por motor, tamaño y equipamiento, aunque, claro está, también resulta bastante más caro. El Jeep Cherokee 2.5 es otro de los rivales del Kia, pero en este caso es el coche coreano el que resulta menos capaz que su rival, pero tiene a su favor un precio notablemente más aquilatado. No hay que olvidarse del Nissan Terrano II corto en su versión de gasolina con una capacidad interior semejante, pero sólo con dos puertas y un precio algo más elevado.

COMPRADOR

Importador: Kia Motors España, S.A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 562 42 35. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros tanto en piezas como en mano de obra. **Red de postventa:** 40 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 279.500 ptas. **Plazos:** 48 de 71.944 ptas. **Precio final aplazado:** 3.732.827 ptas.
COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 32,78 ptas/km. **Coste financiero:** 46,09 ptas/km. **Coste por km. Total:** 78,87 ptas/km.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año.
Seguro a todo riesgo: 236.664 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

GARANTIA 3 AÑOS o 100.000 kms. DAEWOO

Si analiza fríamente el nuevo **Daewoo Nexia**, descubrirá un coche creado para satisfacer las expectativas de los conductores más exigentes. Dispondrá de una completa selección que le ofrece **versiones** de 3, 4 y 5 puertas. Con dos motorizaciones: SOHC de 1.500 c.c. y 78 cv. y DOHC de 16 válvulas y 91 cv., y siempre con un **gran nivel de equipamiento** desde el modelo base hasta los más altos de la gama: dirección asistida, aire acondicionado, elevalunas eléctrico, radiocassette con código antirrobo, asiento del conductor y volante regulables en altura, inmovilizador electrónico... Además el nuevo Nexia incorpora **las más avanzadas medidas de seguridad:** airbag, ABS, barras de protección lateral, paragolpes absorbentes auto-regenerativos...

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

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

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

NEXIA
MENTE FRIA, CORAZON CALIENTE.

NEXIA

EQUIPO TRES

DAEWOO
Para los que lo quieren todo

SALON DE GINEBRA

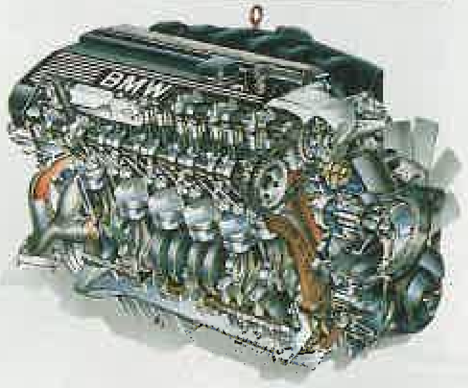
COMO EN LOS VIEJOS TIEMPOS

El Salón de Ginebra marca el inicio de la temporada de novedades, y este año viene especialmente cargado, sobre todo de ilusión, ya que al margen del número absoluto de nuevos modelos, lo que se respira en los anticipos que van ofreciendo las marcas es un cierto aire de optimismo y un afán por explorar nuevos campos.

SALÓN DE GINEBRA

AUNQUE muchos fabricantes guardan sus secretos hasta el último momento, ya se pueden anticipar muchas novedades que estarán en los pabellones. Así pues, Alfa Romeo mostrará en su stand el remozado 155, entre los que destaca la nueva versión Twin Spark de 16 válvulas y 150 caballos, con unas vías más anchas. Aunque no son novedad absoluta, los nuevos GTV y Spider ya se ofrecen en su configuración totalmente definitiva. BMW lleva a Ginebra sus últimas incorporaciones, entre las que cabe destacar el 328i y un Serie 3 con un motor alimentado por gas, cuyo nivel de emisiones resulta muy bajo.

En Audi amplían la oferta de coches con motor diesel de inyección directa con la aparición de la versión del A6 TDi Quattro. Hasta ahora no estaba disponible el sistema de tracción a las cuatro ruedas con motores diesel pero, con la fenomenal escalada de potencia, ya no hay disculpa. También se incorpora en la gama A4 una nueva caja de cambios automática de cinco marchas con gestión electrónica para los modelos impulsados con motores 2.6 y 2.8. Este cambio se adapta al tipo de conducción y modifica las leyes de funcionamiento en función de su uso. Por último, en lo que a la marca de los cuatro aros se refiere, está como novedad la esperada suspensión deportiva en el Audi A8. Unas nuevas llantas de aleación de 18 pulgadas y unos tarados más firmes en la suspensión cambian radicalmente el comportamiento del buque insignia de Audi.



El BMW 328i dispone de un motor que desarrolla 193 caballos, sólo uno más que el 325, pero cuenta con mucho más par a un régimen más moderado.

Con este prototipo, Daewoo demuestra que es capaz de desarrollar sus coches.

Daewoo, el fabricante coreano que tanto está dando que hablar, muestra su potencial tecnológico con un prototipo de 2+2 plazas diseñado por Italdesign con un motor de seis cilindros en V y 230 caballos de potencia, realizados con la tecnología propia de la marca. Es sólo un prototipo, pero a la vista del potencial de la marca no es descabellado pensar que de éste se derive un coche de serie.

Uno de los aspirantes a máximo protagonista del salón es el Ferrari F-50, cuyas características han sido celosamente guardadas hasta ahora.

Fiat centra sus esfuerzos en el Barchetta, un claro ejemplo de la apuesta de un gran fabricante por los productos exclusivos.

Por parte de Ford, la actualidad se centra en la renovada gama Escort y en su monovolumen Galaxy. Este modelo ya se ha visto en otros certámenes, pero es a partir de aho-

El Renault Laguna Evado anticipa las líneas maestras del futuro familiar.

MGF: VUELVE EL SPEEDSTER

Rover ha desempolvado una de las marcas con más tradición e historia y presenta en el Salón de Ginebra el MGF. De nuevo el anagrama octogonal aparece en un coche de dos plazas de 3,9 metros de largo con el motor dispuesto en posición central transversal y, por lo tanto, con propulsión en las ruedas posteriores. Hay dos motores previstos, ambos de 1,8 litros de capacidad y cuatro cilindros. La diferencia fundamental de estos propulsores reside en el sistema de distribución. La versión básica desarrolla 120 caballos y tiene un sistema de distribución convencional, mientras que la denominada VVC en virtud de sus sistema variable alcanza los 145 caballos, lo que le permite una velocidad máxima de 210 kilómetros por hora y una aceleración de cero a cien kilómetros por hora en tan sólo 7 segundos. La suspensión es totalmente independiente con doble brazo transversal en las cuatro ruedas y barras estabilizadoras delante y detrás.
Dispone de suspensión Hydrogas. En cuanto a la dirección es de asistencia variable mediante un curioso sistema eléctrico.
A pesar del innegable carácter deportivo del MGF, se han cuidado mucho aspectos tales como la seguridad. El MGF dispone de airbag del conductor de serie y supera las pruebas de choque a 55 kilómetros por hora que exigen las últimas normativas. La capota ha sido diseñada por Pininfarina y se pliega y despliega manualmente en pocos segundos. Así mismo está disponible un techo duro de color negro totalmente tapizado en su interior. Este exclusivo coche tendrá una distribución exclusiva, ya que sólo una selección de concesionarios Rover podrán venderlo y ofrecer el servicio post venta.

El interior recuerda los míticos MG de los años 30. Volante forrado en cuero, cómodos asientos envolventes y el cielo por techo. Así es el nuevo MGF.

El Ford Galaxy y su hermano el VW Sharan, se visten de largo en Ginebra

Un Delta de tres puertas, denominado HPE, será la gran novedad Lancia.

ra cuando se desvelan todos sus secretos. No obstante habrá que esperar hasta después del verano para que estos grandes familiares lleguen a los concesionarios.

En Honda, después de haber presentado sus nuevos Civic recientemente, su principal novedad reside en el Shuttle. Se trata de un monovolumen que en el mercado americano se denomina Odissey y que en principio no se va a comercializar en España, ya que hoy por hoy sólo se fabrica con caja de cambios automática.

Lancia desvelará en Ginebra un modelo más para su gama Delta. Se trata del esperado Delta HPE cuya característica predominante es su carrocería de tres puertas que realza su carácter deportivo. Esta carrocería podrá montar los motores de dos litros de 139 y 190 caballos, así como un turbodiesel de 90 caballos.

Un nuevo motor, nuevas suspensiones y vías mas anchas para el Alfa 155.

Opel introduce el Tigra en el mercado suizo con una novedad internacional: el cambio automático. Lo único que le faltaba a este pequeño coupé era la caja automática de cuatro velocidades. Así mismo la gama Astra se beneficia del motor 2.0 Ecotec de 136 caballos, así como de un equipamiento adicional en su modelo CDX.

La novedad Porsche no requiere mucha presentación, ya que en Ginebra se dará el banderazo de salida al nuevo 911 Turbo. El 911 de calle más potente hasta la fecha dispone de 408 caballos gracias a un doble turbo.

En Renault no podían fallar los prototipos. El Renault Speeder puede ser el anticipo del renacimiento de Alpine, mientras que con el Laguna Evado se anticipan las líneas maestras del futuro familiar. Seat estrenará en Ginebra su monovolumen, llamado Alhambra. Se trata de la versión para Seat del Sharan, con motor de dos litros y 115 cv, mientras que en Toyota lo único destacable es la versión de cinco puertas del todoterreno Rav4.

Volkswagen da un paso más en la popularización del motor diesel de inyección directa, con las versiones atmosféricas para el Golf y el Vento, con una potencia de 64 caballos y un consumo de sólo 4,9 litros a los 100 kilómetros a una media de 100 km/h. Para concluir hay que mencionar que Volvo entra en el mundo de la tracción a las cuatro ruedas con un sistema, hoy por hoy experimental, pero que se aplicará inicialmente a las versiones familiares del 850.

VICTOR PICCIONE

El Renault Speeder es la respuesta de Renault a la moda de los speedster.

MERCEDES VRC

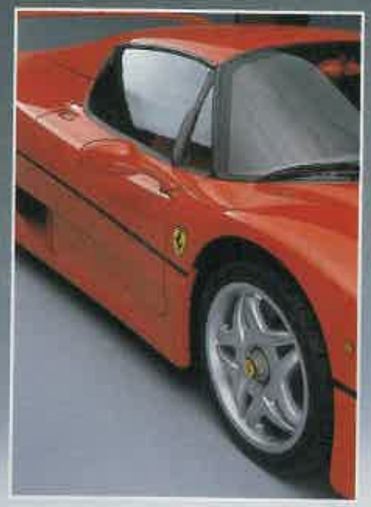
Ante la creciente demanda de coches adaptables a las necesidades de cada momento, Mercedes presenta el VRC (Vario Research Car), un prototipo en el cual se han aplicado las últimas tecnologías en cuestión de materiales ligeros. Se trata de un coche que en unos minutos puede ser transformado en un cabriolet, en un familiar, en una berlina o en un pick-up. De esta forma, con un solo coche se pueden satisfacer las necesidades de ocio, trabajo y movilidad de una familia. La estructura del coche ha sido diseñada de forma que la superestructura se pueda ajustar con unos enganches situados en la cintura del coche, de forma que con un esfuerzo mínimo se cambia de coche. El peso de las superestructuras oscilan entre los 30 y 50 kilos y están realizadas en aluminio y fibra de carbono. Las uniones entre las dos partes quedan totalmente ocultas y se activan eléctricamente desde un botón en el salpicadero. Para este tipo de coche también se ha previsto un sistema de distribución especial, de forma que el cliente sólo compra la plataforma inferior y los diferentes techos los alquila en función de las necesidades o la climatología. Además del VRC, Mercedes desvelará en Ginebra una nueva versión del SL con motivo de las Mille Miglia que se celebrarán el próximo mes de mayo. En cuanto a las actividades de investigación y desarrollo, hay que destacar el ABC (Active Body Control), sistema activo de suspensión que adecúa los tarados al uso para mantener el nivel idoneo de estabilidad y reducir al máximo la inclinación de la carrocería. De esta forma se consigue un mayor nivel de seguridad activa, sin por ello perjudicar el nivel de confort. Un sistema de autopilotado mediante el cual, y con la ayuda de unas cámaras, se puede llegar a detener el coche si se detecta un obstáculo. Así mismo está la nueva caja automática de cinco velocidades para la clase S.

Bastan unos pocos minutos para convertir este prototipo en un familiar, una berlina, un descapotable o un funcional *pick up*. La realización de este prototipo ha sido posible gracias a la utilización de nuevos materiales muy ligeros.

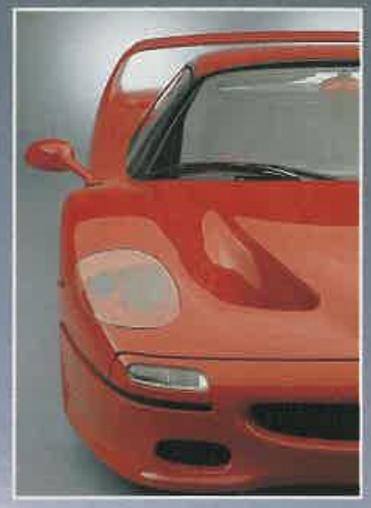
FERRARI F - 50

SUPERLATIVO ABSOLUTO

Más que un coche es el símbolo de un mito que acaba de cumplir medio siglo de vida. Es tan ostentoso como imponente y encierra en su creación toda la sofisticación tecnológica emanada de la Fórmula 1, oculta bajo una estética violenta y polémica. Es el nuevo Ferrari F-50.



LA ESTETICA DEL F 50 ES UN TANTO CONTRADICTORIA, SIN DEJAR DE SER IMPACTANTE. ES UNA COMBINACION ENTRE SPIDER Y COUPE.



NO SE PODIA CONMEMORAR DE MEJOR MANERA ESTE PRIMER MEDIO SIGLO DEL «CAVALLINO RAMPANTE» CON SUS VICTORIAS Y SUS DERROTAS.

HAY momentos que evocan una época, recuerdos que resumen toda una vida y colores que despiertan sentimientos imborrables. El rojo es sinónimo de Ferrari; de esos coches que hace 50 años surgieron de las cenizas de una guerra, como un ave Fénix destinada a convertirse en mito por una metamorfosis voluntad de los dioses. A lo largo de ese medio siglo, el Cavallino no tuvo pasado ni futuro, sino un presente continuo que tras diez lustros de gloria y derrotas se resume en un tributo de nombre F 50.

El último Ferrari, un *spider* coupé, imponente por su majestuosidad y polémico por la mezcla de soluciones estéticas que en él se han combinado. Incluso, se le podría calificar de incoherente por el contraste que existe entre su aspecto lúdico, por la posibilidad de cambiar de coupé a spider, y la tecnología derivada de la competición que encierra su estructura mecánica. Al mismo tiempo, tampoco es pura su faceta de spider, ya que una vez sin techo no tiene la posibilidad de ser «capotado», razón por la cual, más que un spider se parece a un *roadster*. A pesar de estos aspectos híbridos, el F 50 es uno de los Ferrari más singulares y el único en la historia del Cavallino con dichas peculiaridades. Su casta se exhibirá por primera vez en el Salón de Ginebra y la producción de los 349 ejemplares previstos dará comienzo a principio de verano, para hacer posible las primeras entregas en septiembre.

El F 50 ha nacido en virtud de sí mismo y sin el cometido de sustituir ni al F 40 ni a otro Ferrari; simplemente se trata de un tributo hermafrodita que el Cavallino se permite para celebrar su medio siglo de vida, y, en base a ese criterio, el F 50 refleja diversas tendencias estéticas: la parte inferior de la calandra recuerda el F 355, la parte superior del capó tiene dos salidas de aire inspiradas en las del 333 SP; vista de perfil la parte delantera recuerda al F 40, así como la rejilla transparente que recubre el vano motor y el alerón posterior redondeado e incorporado a la línea estética de la parte posterior. A pesar de estos apéndices, un tanto discutibles, el F 50 es un coche impactante, voluminoso y que cambia totalmente su aspecto con o sin techo.

Como se ha dicho en un principio, en su estructura hay mucho de Fórmula 1; de hecho el chasis es un monolito en fibra de carbono Cytec y nido de abeja en aluminio Nomex que pesa tan sólo 120 kilos y posee una rigidez torsional de 3.550 Kgm. En su interior, a espaldas de los asientos, se encuentra el depósito del combustible realizado en goma FT3 de origen aeronáutico que corresponde a las homologaciones FIA de F1 y a las normas norteamericanas de evaporación.

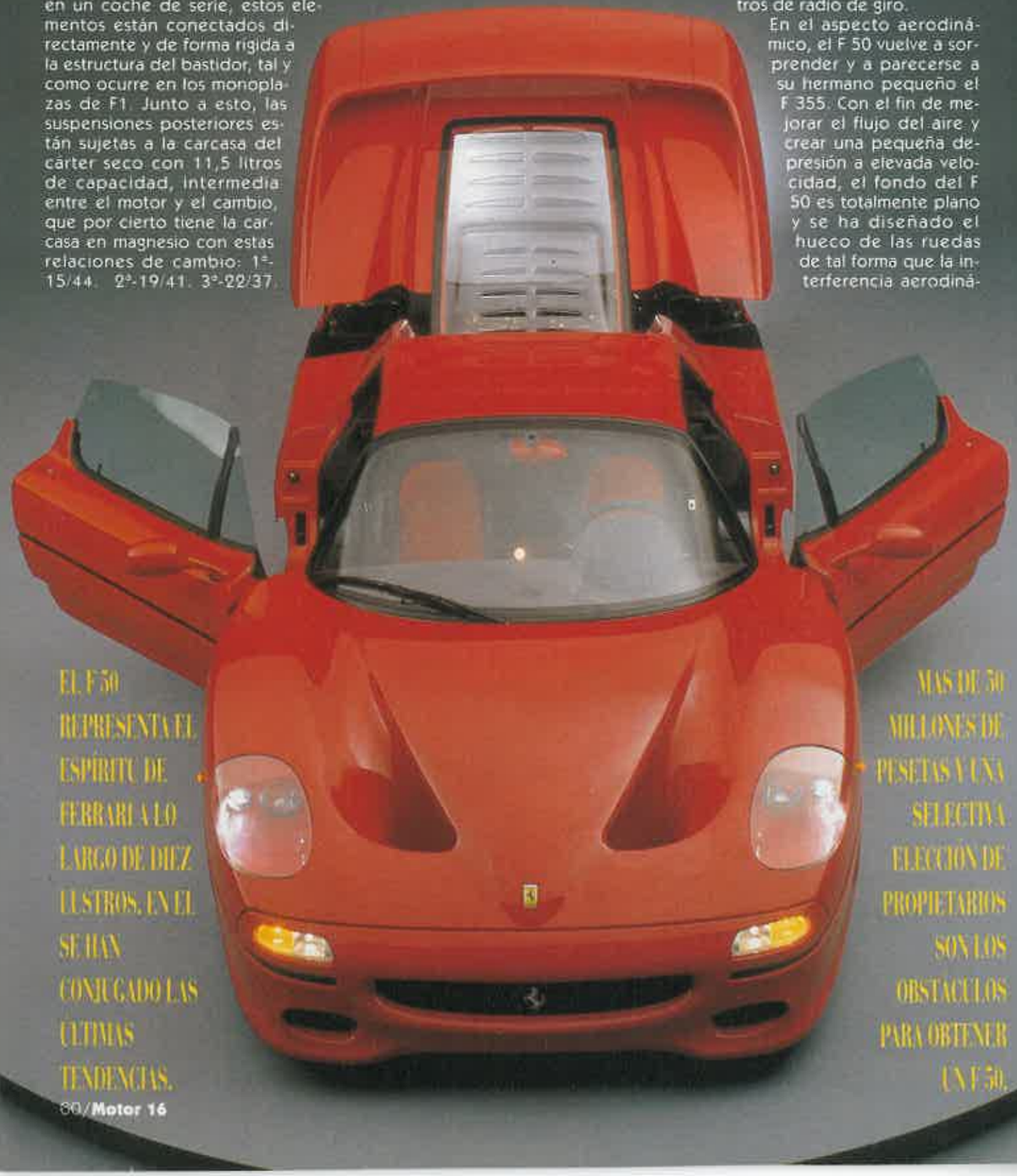
Siempre fiel al mismo principio tecnológico, se le ha dotado de suspensiones con triángulo superior y paralelogramo inferior con tirante de reacción que actúa sobre los amortiguadores por medio del sistema «push rod». Respecto a los amortiguadores, Bilstein ha realizado para el F 50 un modelo especial dotado de un dispositivo electrónico que regula la dureza del sistema hidroneumático en relación a la velocidad y al estado del asfalto. Fiel a la misma pauta y al más puro estilo «racing», cuatro discos ventilados de acero con pinzas Brembo de aluminio y cuatro bombines activos forman el equipo de frenos. Los discos tienen un grosor de 32 milímetros, el diámetro es de 355 milímetros para los dos delanteros y 335 para los posteriores. Fiel a la misma filosofía, una estructura en chapa de acero fijada al chasis alberga los pedales, donde el del freno y el del embrague tienen conexión directa con dos bombas de 21 milímetros,

evidentemente, sin existencia de servofreno.

Si el hecho de tener un chasis en materiales compósitos con depósito de combustible incorporado es un detalle insólito, de único y exclusivo se ha de calificar el anclaje de las suspensiones delanteras y del motor al chasis. Por primera vez en un coche de serie, estos elementos están conectados directamente y de forma rígida a la estructura del bastidor, tal y como ocurre en los monoplazas de F1. Junto a esto, las suspensiones posteriores están sujetas a la carcasa del cárter seco con 11,5 litros de capacidad, intermedia entre el motor y el cambio, que por cierto tiene la carcasa en magnesio con estas relaciones de cambio: 1ª-15/44. 2ª-19/41. 3ª-22/37. 4ª-25/34. 5ª-28/31. 6ª-31/28. y la marcha atrás 17/ 43.

Con el fin de reducir el peso de masas suspendidas, los bujes de rueda son de titanio y pesan un 30 por ciento menos que los de acero, sin embargo, debido a su complicado diseño, SKF ha tenido que construir unos rodamientos especiales. En cuanto al tren posterior, el F 50 está dotado de un sistema de transmisión patentado por Ferrari en F1, que permite reducir el número de componentes, aminorar el peso y la absorción de potencia y sobre todo reducir un 15 por ciento el ángulo de trabajo de las juntas homocinéticas. En cuanto a la dirección, la colaboración con TRW ha hecho posible una servodirección de una dureza acorde con el espíritu del F 50, con un ángulo de giro de 41.1 grados que corresponde a 12.6 metros de radio de giro.

En el aspecto aerodinámico, el F 50 vuelve a sorprender y a parecerse a su hermano pequeño el F 355. Con el fin de mejorar el flujo del aire y crear una pequeña depresión a elevada velocidad, el fondo del F 50 es totalmente plano y se ha diseñado el hueco de las ruedas de tal forma que la interferencia aerodiná-



EL F 50 REPRESENTA EL ESPÍRITU DE FERRARI A LO LARGO DE DIEZ LUSTROS. EN EL SE HAN CONJUGADO LAS ÚLTIMAS TENDENCIAS.

MÁS DE 50 MILLONES DE PESETAS Y UNA SELECTIVA ELECCIÓN DE PROPIETARIOS SON LOS OBSTÁCULOS PARA OBTENER UN F 50.

El corazón de la bestia

Una vez más Ferrari ha reafirmado su tradición con el motor del F 50, cuya estructura tiene raíces en el propulsor ES A 94 de F-1 y está directamente derivado del propulsor del 333 SP de IMSA. Se trata de un 12 cilindros a 65° con bloque de acero y culatas de aluminio con siete puntos de apoyo para el cigüeñal, que cuenta con bielas de titanio Ti6 a 14v y pistones Mahle forjados que deslizan sobre los doce cilindros tratados al Nikasil mecanizados en el propio bloque del motor. La cilindrada total es de 4.700 centímetros cúbicos con una relación de diámetro por carrera de 85X69 milímetros y una relación de compresión de 11.3.1. El rendimiento de este propulsor, que pesa en seco 198 kilos, es de 512 caballos a 8.500 revoluciones por minuto con 58 kilográmetros de par motor a 6.500 revoluciones. Sin embargo, lo que le hace tan singular no son las bielas de titanio ni los cilindros practicados en el bloque motor, sino las cinco válvulas por cilindro dispuestas de forma radial y accionadas por cuatro árboles de levas de perfiles oblicuos o cónicos. Esta peculiaridad convierte al F 50 en el único coche de producción que ostenta dicha característica, que permite llegar sin problemas de rebote de válvulas hasta las 10.000 revoluciones, sin precisar retorno neumático de las válvulas. Junto a esto, se cuenta también con el sistema de admisión de geometría variable que amplía el margen óptimo de utilización del motor, que proporciona una relación peso-potencia de 109 caballos por litro de cilindrada.

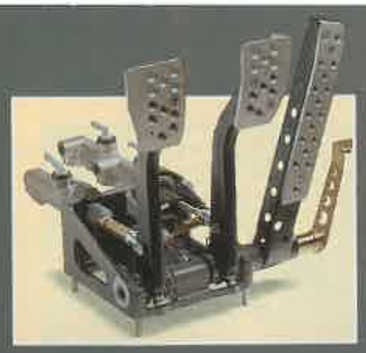
La gestión electrónica y de alimentación está encomendada al sistema Bosch Motronic 2.7 con unos inyectores especialmente construidos para el F 50 y apropiados a la admisión de geometría variable.

La elección del bloque en acero tiene como base la rigidez, debido a su considerable longitud condicionada por los 12 cilindros y al hecho de estar anclado directamente al chasis con la peculiaridad de que las suspensiones posteriores están sujetas al separador y depósito del lubricante ubicado entre el propulsor y el cambio. Si se tiene en cuenta todo esto, se llega a la conclusión de que el conjunto motor-separador y cambio desempeñan una función estructural que precisa de gran rigidez.

Al mismo tiempo, si se considera que el propulsor Ferrari de F1 pesa en seco y sin escapes ni sistema de alimentación unos 132 kilos, los 198 de éste nuevo motor representan una cota digna de toda admiración.

512 caballos y culatas de cinco válvulas radiales caracterizan este propulsor.

El motor, directamente anclado al chasis, las suspensiones inspiradas en la tecnología de F-1 y la carcasa del cambio en magnesio son sus cualidades.



mica sea mínima sobre el fondo plano, a pesar de que los neumáticos, hechos especialmente por Goodyear y bautizados con el nombre de Fiorano, tienen las siguientes medidas: 245/32 ZR 18"-355/302 R 18".

El concepto más espartano y la presencia de la fibra de carbono desde el salpicadero, la consola, el interior de las puertas hasta el pomo de la leva del cambio y el techo postizo, reflejan el espíritu extremadamente deportivo del F 50, en el cual al acabado no se le ha prestado más atención que lo puramente necesario. Incluso, en este «exagerado» Ferrari se ha roto la tradición clásica y «racing» del panel de mando con indicadores de manecillas blancas y cuadrante gris, por unos modernos indicadores digitales de agujas ficticias.

El único conato de vida del F 50 que fue posible presenciar se limitó a la colocación del coche para ser fotografiado; pero, fue suficiente para detectar una elevada sonoridad en el habitáculo así como en la parte superior del capó posterior, que contrastaba con el sumiso ronquido de los escapes que cumplen la normativa OBDI de California.

CHASIS EN FIBRA DE CARBONO, PEDALES DE F-1 Y UN ASPECTO POSTERIOR SIN POSIBILIDAD DE COMPARACIÓN.

Intentar convertirse en uno de los privilegiados propietarios de uno de los 349 ejemplares de F 50 que se construirán hasta 1997, representa toda una empresa. El problema no consiste en los 55.000.000 de pesetas que costará el F 50 sin ninguna gravamen fiscal, sino que para ser elegido comprador será preciso aportar el «curriculum vitae» social y automovilístico al santuario de Maranello y esperar la buena nueva.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

Copyright Motor 16, 1994.
Prohibida su reproducción.

PRECIOS NUEVOS

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

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● **145 1.4i**	1.825.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	150.000	-	Serie
● **145 1.4i Luxe**	1.935.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	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
● **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	Serie	Serie	Serie
● **155 2.0 TD**	2.847.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-	Serie
● **155 2.5 TD**	3.497.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● **164 2.0 Twin Spark Súper**	4.197.000	1.995	146	210	9,9	8,6	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● **164 3.0 V6 24V Súper**	5.938.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● **164 3.0 V6 24V Súper Aut**	6.173.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● **164 3.0 V6 24V Q4**	7.468.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● **164 2.5 TD Súper**	4.716.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	916.000	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	1.676.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000	-
243 D	1.707.067	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. lona	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	9,6	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	78.000	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
● **Coupé 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
● **Coupé 2.0 16V**	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● **Coupé 2.6 V6**	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● **Coupé 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
● **Coupé 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
● **Coupé 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
● **Coupé 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**	6.164.000	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**	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**	9.793.000	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	8,6	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	8,4	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	9,1	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	10,7	11,6	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● **A-8 4.2 Quattro Triptonic**	10.769.000	4.172	300	250	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción (1): Paquete opcional que incluye las llantas de aleación, apoya brazos central delantero, cierre centralizado con mando a distancia, tapicería de cuero, la vafaros y la regulación eléctrica de los asientos delanteros, la columna de dirección y los cinturones de seguridad : 753.000 ptas.

BERTONE															
Freeclimber 2 R i	2.662.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	-	64.369	-
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Freeclimber 2.7 i T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Freeclimber 2.7 i Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
BMW															
● **316i Compact**	2.997.000	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	74.172	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
● **316i Compact Aut**	3.263.000	1.596	102	183	13,8	8,8	421,0	Serie	74.172	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
● **318 Ti Compact**	3.543.000	1.796	140	209	9,9	9,1	421,0	Serie	74.172	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
● **318 Ti Compact Aut**	3.817.000	1.796	140	202	11,2	9,3	421,0	Serie	74.172	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie

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

PRECIOS USADOS

MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/ Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8i 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 RN 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8i 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RTI 1.8i 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Bev. 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 16 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	990
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TX i	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	1590	1350	1220	1090	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	1350	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1180	960
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R-21 Nevada Turbo D	1600	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R-25 GTX	—	—	—	1100	980
R-25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R-25 TX i	—	1980	1670	1510	1340
R-25 V6 i	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6 i Baccara	—	2780	2380	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	—	2380	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

ROVER

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

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p	—	—	—	390	320
Maestro 2.0 EFI	—	700	590	500	420
Montego 1.6 SL	—	620	560	530	440
Montego GSI 2.0	—	700	610	570	500
Montego GTi 2.0	—	740	660	590	540
Montego State 2.0 GTi	—	770	700	620	560
Montego DSL Turbo	—	770	680	590	540
Montego LXi 2.0	1060	900	—	—	—

SAAB

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000 CDi 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1440
9000 CSi 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2850	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SEAT

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	430	340	290	240	200
Marbella XL, GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	350
Ibiza GLX 1.2 3p	690	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	580	520	440	380	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	390
Ibiza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	430
Ibiza 8V 1.5 3p	790	710	590	540	490
Ibiza Disc.Spc.Str 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc.Spc.Str 1.2 5p	640	580	490	440	360
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Ibiza GLX 1.2 5p	720	650	550	500	420
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	660	590	500	440	380
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	590	530	440
Ibiza Inyección 5p	810	730	610	550	500
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	680	590	510	450	340
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L, GL Touring 1.2	—	520	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L, GL y Bin y Tour. 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	360	280
Malaga GLD y GLXD	—	660	510	400	310
Toledo 1.6 CL	1080	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1000	900	—	—
Toledo 1.8 GL	1210	1030	930	—	—
Toledo 1.8 GLX	1320	1120	1010	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GL	1410	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GLX	1450	1240	1110	—	—
Toledo 2.0 GT	1600	1360	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1350	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1700	1450	1300	—	—
Toledo 1.9 D CL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 D GL	1290	1020	920	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1400	1190	1070	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1520	1300	1170	—	—

SKODA

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

SUBARU

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

SUZUKI

MODELO	93	92	91	90	89
Swift 1.0 GL	670	—	—	—	—
Swift 1.3 GL	760	650	580	520	450
Swift 1.3 GS	830	—	—	—	—
Swift 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	—	—	—	—

TOYOTA

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	1998	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 XLi 1.6	1610	—	—	—	—
Carina GLi 2.0	1800	—	—	—	—

VOLKSWAGEN

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 CL y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic CL 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	480	410
Polo Classic CL D	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	490	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 55 cv	850	720	650	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	960	810	740	660	560
Polo Coupé GT G40	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1460	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 90 GTi 3p	1740	1490	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf CLD 3p	1330	1140	—	—	—
Golf GTD 3p	1600	1370	—	—	—
Golf GTTD 3p	1570	1300	—	—	—
Golf CL 60 5p	1150	970	—	—	—
Golf CL 75 5p	1340	1150	—	—	—
Golf GL 75 5p	1450	1240	—	—	—
Golf GL 90 5p	1540	1320	—	—	—
Golf GL 90 5p Aut.	1680	1440	—	—	—
Golf GL 90 y GTi 5p	1820	1530	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	2260	—	—	—
Golf CLD 5p	1390	1190	—	—	—
Golf GTD 5p	1680	1140	—	—	—
Golf GTTD 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	—	1580	1360	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	7700
Golf Cabrio GLi	—	1370	1170	1050	890
Golf Cabrio Quantum	—	1530	1300	1170	990
Vento CL 75	1240	1050	—	—	—
Vento CL 90	1320	1120	—	—	—
Vento GL 75	1400	1190	—	—	—
Vento GL 90	1480	1250	—	—	—
Vento GL 90 Aut.	1570	1330	—	—	—
Vento GT	1840	1560	—	—	—
Vento CLD	1320	1120	—	—	—
Vento GTD	1580	1340	—	—	—
Jetta CL 75 cv	—	720	610	560	500
Jetta CL 90 cv	—	780	670	600	540
Jetta GT	—	1030	890	760	670
Jetta CLD	—	830	710	630	570
Jetta CL TD	—	840	720	640	580
Passat CL 90 cv	1400	1190	1070	960	820
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	1000
Passat GL 112 cv	1760	1490	1350	1200	1030
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	1280
Passat CL TD	1610	1260	1160	1030	880
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	810
Passat Variant GL 112 cv	1940	1650	1480	1320	1130
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	940
Corrado 16 v	2070	1750	1490	1340	1210
Corrado G 60	2380	2020	1710	1540	1390
Scirocco GT	—	—	770	660	540
Scirocco GTX	—	—	900	770	600
Scirocco GT 16V	—	—	850	770	650

VOLVO

MODELO	93	92	91	90	89
244 GL	—	—	1310	1130	960
244 GIT	—	1490	1350	1220	990
244 GLD	—	—	—	1060	800
245 GL	—	—	1220	1100	840
245 GLD	—	—	1270	1130	660
Polar	—	1800	1620	1380	—
340 GL	—	—	—	730	660
340 Plus	—	—	960	860	740
360 GLE	—	—	—	990	770
360 GIT	—	—	1150	1040	810
440 GL	—	1240	1120	950	—
440 GLS	—	1390	—	—	—
440 GLI	1570	1330	—	—	—
440 GLT/GLE	1770	1500	1360	1210	1030
440 Turbo	1950	1650	1490	1330	1140
440 GL	1610	1370	1230	1100	—
460 GLE	1850	1570	1420	1260	1080
460 Turbo	1950	1650	1490	1330	1140
480 ES	2020	1720	1550	1380	1180
480 ES Turbo	2140	1820	1640	1460	1250
740 GL	—	—	—	1120	920
740 Master y 2.0	—	1790	1610	1370	—
740 GLE	—	—	—	1400	1150
740 GLI	—	—	—	—	1020
740 GLD	—	—	—	1050	910
740 200 cv	—	3000	2690	2290	—
740 Turbo Diésel	—	—	—	1400	1210
740 Turbo Intercooler	—	—	—	1390	1160
740 Master	—	1760	1580	1340	—
745 GLE	—	—	—	1360	1150
745 Turbo Diesel	—	1940	1680	1320	1170
745 Turbo Intercooler	—	1810	1660	1390	1160
760 GLE	—	—	—	1930	1740
760 Turbo Diésel	—	—	—	1970	1670
760 Turbo Intercooler	—	—	—	2040	1760
780	—	4020	3720	3470	2940
850 GLT	2920	2470	—	—	—
850 GLT Aut.	3130	2640	—	—	—
940 y Royal	2280	1920	1730	—	—
940 GL E/ 16V	2100	1790	1610	—	—
940 GL E TD	2400	2040	1840	—	—
940 Turbo Diesel	2100	1900	—	—	—
940 Turbo y 940 TD STW	3100	2640	—	—	—
940 2.3 i STW	2150	1820	1650	—	—
940 16V STW	2340	1990	1790	—	—
940 TD STW	2440	2070	1870	—	—
940 Turbo STW	2960	2520	2270	—	—
960 Turbo	3490	2970	2680	—	—
960 24V	3490	3970	2680	—	—
960 24V SW	3540	3010	2710	—	—

COMPRAR Y VENDER

YAMOVIL

CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 (METRO OPORTO) TEL: 565 20 00

C/ EMBAJADORES, 139 (METRO DELICIAS) TEL: 539 06 00

PEQUEÑOS Y MEDIOS

ALFA 155 2.0 TS CLIMAT.	93	1.850.000
ALFA ROMEO 33 1.7E A/A	92	1.250.000
AUDI 80 2.3 E A/A	92	2.450.000
AUDI 80 2.6 V6 F.E.	93	2.880.000
BMW 320I CLIMAT.	91	2.775.000
CITROËN AX 1.4 TGS 5P A/A	92	950.000
CITROËN AX TZS 5P A/A	92	950.000
CITROËN XANTIA 1.8I SX A/A	94	2.180.000
CITROËN XANTIA 1.8I X A/A	93	1.980.000
CITROËN ZX 1.4I A/A	91	1.150.000
CITROËN ZX 1.6I 3P	93	1.275.000
CITROËN ZX 1.6I AURA A/A	92	1.350.000
FIAT PUNTO 55	94	990.000
FIAT TEMPRA 1.4	93	1.050.000
FORD ESCORT 1.6 16V A/A	94	1.750.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA A/A	92	1.275.000
FORD ESCORT CLX 1.6 A/A	92	1.180.000
FORD FIESTA 1.1 CHEERS	94	925.000
FORD FIESTA 1.4 CLX 5P	90	680.000
FORD FIESTA 1.8 A/A	92	1.250.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	93	2.550.000
FORD MONDEO GHIA FE	93	
FORD ORION 1.6 16V A/A	93	1.550.000
FORD ORION 1.6 CLX A/A	92	1.180.000
FORD SIERRA 2.0 I CLX A/A	92	1.450.000
FORD SIERRA 2.0I GHIA A/A	91	1.550.000
FORD SIERRA 2.0I GL	91	1.275.000
LANCIA DEDRA 2.0I A/A	92	
NISSAN PRIMERA 2.0 SLX A/A	92	1.580.000
OPEL ASTRA 1.4 GL A/A	93	1.450.000
OPEL ASTRA 1.6 CARAVAN A/A	92	1.580.000
OPEL ASTRA 1.6 SI D/A	94	1.750.000
OPEL CORSA 1.2 SWING 4P	92	780.000
OPEL CORSA 1.4 SI	94	1.380.000
OPEL CORSA CITY	92	750.000
OPEL VECTRA 1.8I A/A	93	1.780.000
OPEL VECTRA 2.0I GL A/A	91	1.450.000
OPEL VECTRA MERIT	94	2.150.000
PEUGEOT 205 AUT. A/A	90	1.050.000
PEUGEOT 205 PLUS	92	750.000
PEUGEOT 306 XR 1.6	93	1.480.000
PEUGEOT 405 2.0 EMBASSY	94	
PEUGEOT 405 EXCLUSIVE A/A	92	1.650.000
PEUGEOT 405 SRI A/A	91	1.575.000
PEUGEOT 405 SRI A/A	89	1.280.000
RENAULT 19 1.8I RT A/A	93	1.580.000
RENAULT 19 TSE 1.4 A/A	91	1.150.000
RENAULT 19 TXE 1.8I A/A	92	1.350.000

YAMOVIL COMPRA AUTOMOVILES SEMINUEVOS

COMPRUEBE NUESTRAS TASACIONES PARA TURISMOS NACIONALES Y DE IMPORTACION. VEHICULOS INDUSTRIALES Y TODO TERRENO CON POCO TIEMPO Y BIEN CUIDADOS.

CENTRAL DE COMPRAS:
C/ EMBAJADORES, 139.
VENTAS:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
EMBAJADORES, 139

GRANDES Y DEPORTIVOS

ALFA ROMEO 155 2.5 V6	92	2.450.000
AUDI COUPE 20V F.E.	90	2.280.000
BMW 520I F.E.	91	2.750.000
BMW 730 F.E.	92	3.950.000
CITROËN XM 2.0 LUXE A/A	91	1.750.000
CITROËN ZX 2.0 16V F.E.	93	
FIAT CROMA IE A/A	92	1.675.000
FIAT PUNTO 60 CAB. 0 KM	94	
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	91	1.750.000
FORD ESCORT COSWORTH	94	3.650.000
FORD ESCORT COSWORTH	93	
FORD ESCORT XR3I 130CV	92	
FORD ESCORT XR3I A/A	93	1.480.000
FORD SCORPIO 2.9I GHIA	91	2.250.000
FORD SIERRA COSW 4X4	92	1.950.000
FORD SIERRA XR4I 3P F.E.	92	1.550.000
MAZDA 323 GTI A/A	90	1.750.000
MERCEDES 300 TD 7P F.E.	91	2.950.000
MERCEDES C-280 ELEGANC.	93	
OPEL ASTRA GSI 16V.	92	1.980.000
OPEL CALIBRA 16V F.E.	92	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.016V F/E.	95	2.950.000
OPEL CALIBRA 2.0I F.E.	92	2.180.000
OPEL KADETT 2.0 GSI A/A	90	1.350.000
OPEL OMEGA 2.6 CD FE	93	2.580.000
OPEL OMEGA 2.6I CD F.E.	92	2.350.000
OPEL OMEGA 3000 24V FE.	92	2.650.000
PEUGEOT 605 2.0 SVI F/E	91	
PEUGEOT 605 SVI F/E.	92	2.350.000
PONTIAC TRANS SPORT 3.8	94	3.300.000
VW GOLF GTI F/E	93	1.880.000

MOTOR DIESEL E INDUSTRIALES

FIAT FIORINO 1.3 FURGON	92	850.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.280.000
FORD COURIER 1.3 FURG.	92	875.000
FORD COURIER 1.8D MIXT.	92	
FORD COURIER 1.8D COMBI	92	1.150.000
JEEP WRANGLER 2.5I	92	
LADA NIVA IKRA	93	
MERCEDES 190 2.5D A/A	92	2.980.000
MERCEDES 300D FE	93	
MERCEDES 300D FE	92	3.750.000
NISSAN PATROL TOP LINE	91	2.675.000
OPEL CORSA SWING 1.5 D	94	1.325.000
OPEL OMEGA TD DIAMOND	92	2.250.000
OPEL OMEGA TD FE	93	2.580.000
PEUGEOT 405 GRDT A/A	93	2.450.000

INMEJORABLES CONDICIONES DE FINANCIACION

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

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

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

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

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

¡BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier 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 Multrafic. 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.

VOLKSWAGEN Polo Coupé GT 75 CV Gris met., M-KB, cuidado excelente. Garantía Volkswagen. Precio: 575.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

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

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

FORD Fiesta XR2I. Negro, excelente, garantía escrita. Ocasión. Tel. 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GL 1.6. Rojo, buen estado, M-JK Garantizado, buen precio. Tel. 725 86 21/22.

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

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

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

MINI 1000 L. Año 71, único propietario, perfectamente conservado. Tel: 725 86 21/22.

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

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

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

BMW 316 TI. Año 95, 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. F/E. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

COCHES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE IMPORTACION

SE VENDEN HASTA UN 25% DTO.

Todas las marcas y modelos

MERCEDES, AUDI, BMW, VOLKSWAGEN, ETC. ...

NIPPON CAR. - ☎ (94) 676.06.58

Landaluce, 15 - 48600-SOPELANA (Vizcaya)

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

TRIUMPH Spitfire M KIII original. Año 62, rest., perfecto. Admitimos cambio. Tel:725 86 21/22.

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

VOLKSWAGEN Escarabajo. Descapotable, año 66, impecable, restaurado.Admitimos cambio. Tel. 725 86 21/22.

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

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

¡ANUNCIESE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Basauri,17
Madrid 28023

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los modulos de 40 X 40 mm cuyo importe es de 10.500 ptas. Si desea anunciarse con modulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 558 97 59
Junto con el cupón envíe el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Viajes S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____ Firma

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 elija el suyo

400 vehículos en stock

MODELO	AÑO	Ptas./mes(*)	PRECIO
AUDI 100 2.8 V6 F/E	1992	68.856	3.390.000
BMW 325 CABRIO CUERO F/E	1987	62.853	3.290.000
BMW 525 TDS F/E	1990	70.983	3.790.000
BMW M-3 F/E	1990	79.890	3.490.000
CITROEN AX 14 D COMERCIAL	1994	16.025	790.000
CITROEN XANTIA 2.0I 16V A/A	1994	50.178	2.490.000
CITROEN XANTIA TD VSX	1994	58.700	2.875.000
FORD ESCORT XR3I 16V CABRIOLET	1990	38.700	1.890.000
FORD MONDEO 2.0	1994	54.540	2.690.000
JEEP WRANGLER 2.5I	1994	35.546	1.750.000
LANCIA THEMA 8.32 FERRARI F/E	1992	82.453	3.990.000
MERCEDES 190 E 2.3 F/E C.D	1993	53.823	2.650.000
MERCEDES 260 E	1990	62.765	3.050.000
MERCEDES 300 DIESEL F/E	1990	79.000	3.890.000
MERCEDES 300 E 24V F/E	1992	79.015	3.890.000
NISSAN PATROL TOP LINE LARGO	1994	48.546	2.390.000
PEUGEOT 306 XTDT	1994	45.703	2.250.000
PEUGEOT 605 SRDT	1991	50.578	2.490.000
RENAULT 19 1.9 RT	1991	21.359	1.050.000
RENAULT CLIO 1.7 S A/A	1992	21.528	1.050.000

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

en Madrid

JUNTO A METRO DELICIAS

Paseo de las Delicias, 100 Bis. TELEFONO: 468 46 08. FAX: 527 99 70. 28045 MADRID

Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELEFONO: 528 10 38. FAX: 530 02 77. 28045 MADRID

EN MALAGA. Avda. VELAZQUEZ, 47. TELEFONO Y FAX: (95) 231 31 00

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

Modelo	Año	Ptas./mes(*)	GARANTIA
PEUGEOT 106 XAD COMERCIAL	1.994	22.343	12 MESES
PEUGEOT 106 LONG BEACH	1.994	26.203	12 MESES
PEUGEOT 405 SRDT A/A	1.993	46.515	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1.991	30.265	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDI	1.991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1.990	40.421	12 MESES
PEUGEOT J-5 COMBI 9 LUXE	1.992	35.546	12 MESES
CITROEN AX 14 TZX A/A	1.992	20.109	12 MESES
CITROEN BX 16V F/E	1.993	34.328	12 MESES
CITROEN C-15 RE MIXTA	1.993	20.820	12 MESES
CITROEN XANTIA TD	1.993	56.671	12 MESES
CITROEN XM 3.0 V6 CUERO F/E	1.992	48.546	12 MESES
CITROEN ZX 1.8 I AURA	1.994	34.023	12 MESES
FIAT TIPO 2.0 16V A/A	1.992	24.172	12 MESES
FIAT UNO 70 SX A/A	1.991	15.234	12 MESES
FORD MONDEO 2.0 SI 16V	1.994	54.640	12 MESES
FORD TRANSIT COMBI 5	1.994	44.484	12 MESES
NISSAN SERENA DLX COMBI 5	1.994	42.453	12 MESES
RENAULT 21 TXE A/A ABS	1.990	26.203	12 MESES
RENAULT CLIO 1.4 RT	1.991	19.297	12 MESES
SEAT IBIZA 1.5 A/A	1.991	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) 468 50 05. Fax: 530 76 90

PEUGEOT

JUNTO A METRO LEGAZPI

A. ARGÜELLES

SEGURIDAD

a la hora de COMPRAR su AUTOMOVIL

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

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

ALFA ROMEO	MES
164 TURBO, 91, A/A	57.000
AUDI	**MES**
80 TDI, 92	67.000
90 2.2E, 91, A/A	56.000
90 2.2INY, 89	46.000
100 2.2, 88	42.000
100 2.2, 90	50.000
100 2.2I,89	39.000
100 2.6I, 93	80.000
100 TDI, 91	75.000
100 TURBO Q., 91	50.000
COUPE S2, 91	88.000
BMW	**MES**
316, 87	24.100
318 IS, 92	70.000
320I COUPE, 92	55.000
325I, 86	33.000
325I, 87	34.000
325I COUPE, 92	76.000
325 TX, 87	29.000
325TD, 92, A/A	83.000
520I, 90	54.000
520I, 89	49.000
520I 24V, 91	65.000
525I, 89	48.000
525I 24V, 91	75.000
525I 24V, 91	78.000
525I 24V, 91	69.500
525I 24V AUT., 90	76.000
525 TDS, 92	95.000
525 TDS AUT, 92	96.000
628 CSI, 80	35.000
CITROEN	**MES**
AX 1.4 IMAGE, 90	18.000
AX 1.4 TGS 3P, 91	18.000
BX 1.6 ATENAS, 89	20.000
BX TZD TUR, 92, A/A	38.000
XANTIA 2.0I SX, 93	57.000
XANTIA 2.0I VSX, 94	83.000
XM 2.0I GL, 91	38.000
XM V6 I, 91	39.000
ZX 1.6I AV, 5P, 92	34.000
ZX 1.9I VOLC., 91	28.000
FIAT	**MES**
UNO 70 SXI, 92	21.000
UNO 70 SXI, 90	18.000
FORD	**MES**
ESCORT XR3I, 89, A/A	25.000
FIESTA 1.3 PACHA, 92	19.000
FIESTA 1.6S 3P, 91	17.000
ORION 1.6 GHIA, 91	24.000
SCORPIO 2.4I, 89	29.000
SIERRA 2.3D, 89	22.000
LANCIA	**MES**
DEDRA 2.0 IE, 92, A/A	41.000
DEDRA 1.8, 90, A/A	26.000
THEMA TUR 16V, 89	42.000
LOTUS	**MES**
ELAN CAB., 94	120.000
MASERATI	**MES**
222, 90	54.000
MERCEDES-BENZ	**MES**
190E 2.0 5V, 91	68.000
230 E, 86, A/A	51.000
250 TD, 91	94.000
300CE, 90	100.000
300CE 24V 5V, 91	135.000
300E AUT., 92	110.000
300E 24V, AUT., 90	96.000
300E 24V, AUT., 92	124.000
300E 24V, 93	98.000
300E 4 MATIC, 88	72.000
300 SE, 92	175.000
300TE, 86	80.000
500SE, 93	237.000
MITSUBISHI	**MES**
3000 GT VR4, 91	130.000
NISSAN	**MES**
200 SX, 93	55.000
PRIMERA 2.0I SLX, 90	35.000
SERENA SGX 2.0 4P, 94	39.000
OPEL	**MES**
ASCONA 1.6, 82, A/A	12.000
ASTRA GSI 2.0 16V, 92	47.000
CALIBRA 2.0 16V, 91	51.000
OMEGA TD, 87, A/A	30.000
OMEGA 2.0 16V, 94	83.000
PEUGEOT	**MES**
205 LACOSTE, 88, A/A	15.000
205 XR, 89	18.000
405 MI 16V, 91	42.000
405 SRI, 90	33.000
PORSCHE	**MES**
911 TARGA, 82	36.000
911 SC, 82	60.000
RENAULT	**MES**
ESPACE TXE Q, 90	52.000
R-11 GTD, 87	16.000
R-18 FAM., 83, A/A	14.000
R-19 TSE, 90	23.000
R-21 GTS, 87	19.000
R-21 TURBO, 88, A/A	32.000
ROLLS ROYCE	**MES**
SILVER SPIRIT, 85	220.000
SEAT	**MES**
IBIZA 1.5 GLX 5P, 87	23.000
IBIZA SXI, 90, A/A	20.000
RITMO 65, 82	12.000
TOYOTA	**MES**
CAMRY SX AUT, 92	85.000
VOLKSWAGEN	**MES**
CORRADO 16V, 89	43.000
CORRADO G-60, 92	51.000
GOLF 1.8INY, 87	35.000
GOLF GL, 90	24.000
GOLF GT AUT., 88, A/A	38.000
GOLF G-60, 91, A/A	41.000
PASSAT 1.8 CL, 85	15.000
POLO COU.1.3 GT, 91	19.000
MOTOCICLETAS	**MES**
HONDA NSR 125 R, 93	15.000
TODOTERRENO	**MES**
JEEP CHEROKEE LIM, 90	54.000
JEEP CHEROKEE 2.1, 90	62.000
LADA NIVA 1.6 4X4, 93	22.000
MITSUBISHI MON.92	84.000
SUZUKI VITARA, 91	34.000
TOYOTA LAND C, 92	140.000

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

COMPRAR Y VENDER

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

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

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

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

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

PORSCHE Carrera Cabrio. Año 86, pintura met , techo eléctrico, perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

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

PORSCHE Carrera 4. Modelo 91, cuero, techo eléc, 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 met., tapicería cuero, 49.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

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

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

GRAND Cherokee Ltd. 1993, V8, F/E, 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, techo solar, radiocasete, 40.000 Km. Tel. (91) 562 06 02.

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

MAZDA 929. Año 93. F/E, 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 V 180 CV, aut., airbag, A/A, equipo sonido,llantas al., ABS. techo carga. Tel: (91) 562 06 02.

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

SAAB 9000 turbo S 16V. Año 92, capota eléc., cuero, equipo aero, kit potencia 175CV, equipo sonido, alarma, 40.000 Km, a matricular. Tel. (91) 562 06 02.

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

MERCEDES S 600 Coupe. Año 94, negro met , 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, met.,techo, ASR, airbag, llantas 8 orificios, radiocasete. Tel: (91) 562 06 02.

SUSCRIBASE AHORA A MOTOR 16 CON UN DESCUENTO DEL 20% ... Y ADEMAS RECIBIRA «GRATIS»

UN VIDEO DE 60 MINUTOS CON LAS MEJORES IMAGENES DEL MUNDIAL DE RALLYES 1994

☑ Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año,
con un 20% de descuento y con un vídeo del Mundial de Rallyes de regalo, pagando sólo 15.600 ptas.
❑ Talón adjunto a nombre de Cambio y Viajes S.A. ❑ Giro postal nº ..... a nombre de Cambio y Viajes S.A.
D.....
Calle .....
Localidad .....C.P. .....Provincia.....Telf. .....
Fecha de nacimiento .....D.N.I. .....Profesión .....
Precio suscripción

España	15.600 ptas	América, 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)

BENJA

IMPORTACION EXPORTACION

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

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

CENTRO DE AUTOMOVILES DE OCASION SEMI-ESTRENO

MERCEDES, BMW, AUDI, PORSCHE, JAGUAR Y TODOTERRENO

30 Años en el sector del automóvil nos avalan.
Vehículos revisados y garantizados por escrito.

MERCEDES 560 SEC C FE 1988-3.500.000+M
MERCEDES 300 CE 24V FE 1990-4.400.000+M
MERCEDES 300 DI.TUR. FE 1991-3.950.000+M
MERCEDES 300 DI. TUR. FE 1990-3.950.000+M
MERCEDES 300 E FE 1991- 3.300.000+M
MERCEDES 260 E FE 1990-2.800.000+M
MERCEDES 190 2.5 DI. FE 1993-3.000.000+M
MERCEDES 190 2.5 DI.EXT. 1988-1.750.000+M
MERCEDES 300 D 4 MATIC.1989-3.400.000
BMW 750 I FE 1991-4.300.000+M
BMW 750 I FE 1990-3.800.000+M
BMW 735 I FE 1991-3.200.000+M
BMW 730 I V-8 FE 1993-4.300.000+M
BMW 525 I 24V FE 1991-2.800.000+M
BMW 525 TDS FE 1993-3.600.000+M
BMW 325 I 24V FE 1993-3.300.000 +M
BMW 320 I GAR.:6 MESES 1990-1.400.000+M
BMW 324 TUR.DI. 1989-1.400.000+M
BMW M3. 3.000CC.286 CV.1988-2.400.000
AUDI 100 TDI FE 1992-3.200.000+M
AUDI 100 2.8 FE 1992-2.950.000+M
AUDI 200 V8 FE 1990-2.500.000+M
PORSCHE 911 SC FE 1984-2.900.000
PORSCHE 944 TUR. FE 1989-2.600.000
JAGUAR XJS C V12 CAB.FE 1988-3.600.000+M
MAZDA RX-7 TUR. 1988-1.800.000
TRIUMPH TR-7 CAB.1983-1.300.000
FORD THUNDERBIRD COU.FE 1993-3.500.000
MITSUBISHI MON.LARGO TDI 1990-2.200.000+M
MITSUBISHI MON.LARGO TDI 1991-2.400.000+M
MITSUBISHI MON.LARGO TD 1988-2.300.000+M
MITSUBISHI MON.CORTO TDI 1991-2.400.000
MITSUBISHI MON.CORTO TDI 1990-2.100.000+M
MITSUBISHI MON.CORTO TD 1987-1.400.000+M
ISUZU TROOPER LARGO 1991-1.600.000+M
ISUZU TROOPER LARGO TD 1991-1.800.000+M
NISSAN PATROL GR LARGO 1990 FE-2.600.000+M
TOYOTA LAND CRU.CORT.TD 1990-2.200.000+M
TOYOTA LEXUS FE 1992-4.600.000+M
LANCIA THEMA BY9

COMPRAMOS VEHICULOS DE IMPORTACION

PRECIOS ESPECIALES PARA PROFESIONALES
PARA OTROS MODELOS ENTREGA DE PEDIDOS EN 10 DIAS

SUCURSALES CON EXPOSICION Y VENTA

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

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

CHICLANA (CADIZ)
CTRA. LA BARROSA KM.2,600
TELEFONO: 956 - 49 40 46

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 260E. Año 90, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE 24V. Año 92, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE. Año 88, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 500 SE. Año 91, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 TD. Año 91, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E. Varios. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 D. Varios Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 735 IL. Año 88, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 325 I. Año 92, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 325 24V. Año 92, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 24V. Año 91. F/E. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 TDS. Año 92. F/E. Tel: (91) 416 66 34.

FERNANDEZ Renault 19 RT 1.8I 4p. Año 92. Precio: 1.450.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Escort XR 3I Cabrio. Año 89. 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Orion 1.6 Ghia. Año 92. Precio: 975.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Lancia Thema IE 16V. Año 89, superoferta. Precio: 995.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio 16V. Año 92. Precio: 1.150.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Opel Calibra 16V. Año 90. Precio: 1.995.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 405 GR. Año 90. Precio: 950.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Lancia Delta Integrale. Año 88. Precio: 1.100.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Citroën ZX Volcane 19I. ABS, A/A, D/A, E/E, cierre. M-MS. Mes: 25.725 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

FERNANDEZ Volvo GLT. Año 85. 850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Espace RT turbodiesel. Año 92. 2.850.00 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault 21 TI. Año 89. 825.000 ptas. Tel: 501 22 93.

LIÑAN Alfa Romeo 75 1.8 Iny. 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. 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. Precio: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën ZX Volcane 19I. ABS, A/A, D/A, E/E, cierre. M-MS. Mes: 25.725 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

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

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

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

LIÑAN Ford Fiesta 1.1 CLX. 5V. Moderno, año 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 2.0 I. S. D/A, elev., año 90. 22.050 ptas/mes.Tel: 517 07 35 y 474 88 52.

AUTOS FERNANDEZ
SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS EN STOCK

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

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

AUDI 90 2.2. AÑO 89. 1.490.000 PTAS.
AUDI 100 CD. AÑO 88. 990.000 PTAS.
BMW 325 CABRIO. TECNICA M. MD91. 3.400.000 PTAS.
FIAT UNO TURBODIESEL. AÑO 92. 875.000 PTAS.
LANCIA DEDRA INTEGRALE.F/E. AÑO 92. 2.100.000 PTAS.
MERCEDES 260 E, AUT, A/A, MD 91. 2.950.000 PTAS.
MERCEDES 260 E. AÑO 88. 2.475.000 PTAS.
MERCEDES 300 SE. AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
MERCEDES 300 E, AÑO 91. 3.650.000 PTAS.
NISSAN SERENA LX 2.3D. 5P.8 MESES. 1.950.000 PTAS.
NISSAN TERRANO SLX D. 3P. 8 MESES. 2.690.000 PTAS.
OPEL KADETT 1.8I. A/A. 4P. AÑO 88. 690.000 PTAS
OPEL ASTRA GSI 2.0. D/A, ABS. AÑO 92. 1.490.000 PTAS.
PEUGEOT 205 GT,E/E,C/C, AÑO 88. 450.000 PTAS.
PEUGEOT 405 GRDT, A/A,C/C,E/E,D/A. 1.550.000 PTAS.
PEUGEOT 605 SVDT,A/A,ABS,C/C.AÑO 91. 2.200.000 PTAS.
RENAULT 21 TXE, ABS, A/A, AÑO 89. 990.000 PTAS.
RENAULT 21 GTS, A/A. AÑO 90. 5P. 950.000 PTAS.
VW GOLF GTI. A/A,E/E,C/C,ORD.AÑO 89. 890.000 PTAS.
ALFA ROMEO 75 2.0. AÑO 87. 590.000 PTAS.
BMW 320 I. AÑO 87. 890.000 PTAS.
BMW 318I. AÑO 92. 2.190.000 PTAS.
BMW 316I. 1.870.000 PTAS.
CITROËN BX 19 TRS. A/A. AÑO 87. 690.000 PTAS.
FORD ESCORT 1.6. AÑO 90. 590.000 PTAS.
MERCEDES 300 E. AUT. A/A. 90.TECHO. 3.690.000 PTAS.
OPEL CORSA 1.3 . AÑO 89. 450.000 PTAS.
OPEL ASTRA GSI, D/A,ABS, ORD,AÑO 92. 1.420.000 PTAS.
PEUGEOT 205 GT. AÑO 88. 450.000 PTAS.
RENAULT EXPRESS 1.6D. AÑO 93. 1.190.000 PTAS.
RENAULT 18 FM. AÑO 81. 250.000 PTAS.
ROVER 2.600 S. AÑO 84. 425.000 PTAS.
SEAT MARBELLA, AÑO 89. 350.000 PTAS.
SEAT IBIZA 1.9D.A/A. 6 MESES. 1.400.000 PTAS.
SEAT IBIZA 1.9 CLX. DIESEL. 8 MESES. 1.375.000 PTAS.
SEAT CORDOBA 1.9 CLX. 8 MESES. 1.590.000 PTAS.
VW GOLF GTI. AÑO 88. 780.000 PTAS.
VW GOLF GTI 16V. A/A, E/E, C/C. AÑO 89. 890.000 PTAS.
VW GOLF GTI 16V. D/A. E/E. C/C. AÑO 88.850.000 PTAS.

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

GARCIA PROL Audi 90 2.2. Año 89. Precio: 1.490.000 ptas. Garantía 6 meses.Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Audi 100 CD. Año 88. Precio: 990.000 ptas. Gar. 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

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

GARCIA PROL BMW 318I. Año 92. Garantía 6 m. 2.190.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Fiat Uno Turbodiesel. Año 92. Precio: 875.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

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

GARCIA PROL Lancia Dedra Integrale. F/E, año 92. Garantía 1 año. Precio. 2.100.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300E. A/A, LL, Aut, año 91. 3.650.000 ptas. Garantía 1 año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 260E. A/A, Aut, 91. Precio: 2 950.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

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

GARCIA PROL Mercedes 300 E. Año 91 Precio: 3.650.000 ptas. Garantía 1año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300 SE. F/E, año 90. Precio: 3.690.000 ptas. Garantía 1 año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Nissan Terrano SLX D. Precio: 2.690.000 ptas. 8 meses. Garantía 1 año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Nissan Vanette mixta. Año 90. Precio: 975.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel Astra GSI. Año 92, D/A, ABS, ordenador. Precio: 1.420.000 ptas. Gar. 6 meses. Tel: 541 00 36.

GARCIA PROL Peugeot 405 GRDT. A/A, C/C, E/E, D/A, DR. Precio: 1.550.000 ptas. Garantía 3 meses.Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Peugeot 605 SVDT. Aire acondicionado, ABS, C/C, E/E, D/A. Precio: 2.200.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

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

GARCIA PROL Renault 21 TXE. Año 90. Precio: 990.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL VW Golf GTI. Año 89. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Volkswagen Golf 16V. A/A, D/A, C/C, E/E, año 88. Precio: 850.000 ptas. Garantía 3 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL VW Golf 16V, A/A, C/C, E/E. Precio: 890.000 ptas. Garantía 6 meses Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Audi 90 2.2. Año 89. Precio: 1.490.000 ptas. Gar. 6 meses. Tel: 541 00 36

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

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

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

ALFA ROMEO 155 2.0 FE	97	1.990.000
ALFA ROMEO 33 1.5	87	575.000
AUDI 80 2.2 I FE	89	1.450.000
AUDI 100 2.8 E FE	92	2.450.000
AUDI 100 2.3I FE	91	2.650.000
BMW 316i A/A D/A	91	2.350.000
BMW 320i 4P FE	91	2.650.000
BMW 320i COUPE FE	92	3.175.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
BMW 520i A/A ABS C/C E/E	91	2.475.000
BMW 535i FE	91	3.250.000
BMW 750i FE	88	3.750.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN AX 1.4 TRS A/A C/C E/E	92	980.000
CITROËN AX 1.4 TRS	91	680.000
CITROËN C15 MIXTA	92	1.050.000
CITROËN C15 RE COMBI GAS.	92	985.000
CITROËN C15 CLUB GAS.	90	825.000
CITROËN ZX 1.9 AV A/A C/C E/E	91	1.375.000
CITROËN ZX 1.8I AURA A/A C/C	92	1.425.000
CHRYSLER LEBARON FE	92	1.950.000
FIAT PUNTO 75S E/E C/C	94	1.175.000
FIAT TIPO 16V A/A C/C E/E D/A	91	1.275.000
FIAT TIPO 1.4	89	725.000
FIAT TIPO 2.0 16V A/A C/C D/A E/E	91	1.375.000
FIAT TIPO 2.0 16V A/A ABS D/A E/E	90	1.100.000
FIAT UNO 45	89	450.000
FIAT UNO 45S	88	560.000
FIAT UNO TNSX C/C E/E	90	750.000
FIAT UNO DIESEL	91	825.000
FORD COUR 1.6 DVAN	92	985.000
FORD ESCORT 1.4 5P	87	475.000
FORD ESCORT 1.6i A/A C/C	91	1.150.000
FORD ESCORT CABR E/E C/C	92	1.750.000
FORD ESCORT CLX A/A	91	1.125.000
FORD ESCORT 1.8 16V A/A C/C	92	1.425.000
FORD ESCORT 1.8D A/A E/E	93	1.425.000
FORD FIESTA 1.1	88	445.000
FORD FIESTA 1.3	92	875.00
FORD FIESTA 1.3 5P C/C E/E	91	845.000
FORD FIESTA 1.4 3P	87	475.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	90	795.00
FORD FIESTA EXPO A/A 3P	92	1.075.000
FORD FIESTA 1.6S A/A	90	975.000
FORD FIESTA 1.6S	89	790.000
FORD MONDEO 1.8I F/E	94	2.350.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

FORD MONDEO 2.0 GHIA F/E	93	2.490.000
FORD MONDEO 2.0 16V F/E	93	2.225.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

OPEL ASTRA GSI 16V F/E	92	2.150.000
OPEL ASTRA GSI 16V C/ E/E D/A	91	1.675.000
OPEL ASTRA GSI 16V C/C E/E	92	1.790.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V F/E	91	2.250.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V F/E	91	2.100.000
OPEL CORSA 1.0S	88	275.000
OPEL CORSA 1.2 E/E C/C	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 E/E C/C	92	775.000
OPEL CORSA 1.9 GLS	88	475.000
OPEL CORSA 1.4IS A/A	94	1.425.000
OPEL CORSA 1.4IS A/A E/E C/C	94	1.425.000
OPEL CORSA 1.4IS A/A C/C E/E	93	1.375.000

AUTOMOVILES Canalcar

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

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

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

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

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

FORD ESCORT 1.6 16V A/A	93	1.475.000
FORD ESCORT 1.6 GUIA	88	675.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA A/A	91	1.390.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA A/A	92	1.375.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA A/A	91	1.275.000
FORD MONDEO 2.0I GHIA F/E	93	2.525.000
FORD ORION 1.6 A/A E/E C/C	84	390.000
FORD ORION 1.6 CLX A/A	92	1.275.000
FORD ORION 1.6 GHIA A/A E/E	92	1.275.000
FORD ORION 1.6 GHIA A/A E/E	92	1.275.000
FORD PROBE 2.5 24V F/E 3P	93	3.100.000
FORD SCORPIO F/E		2.450.000
FORD SCORPIO 2.5 F/E	93	2.950.000
FORD SCORPIO 2.0I F/E	91	1.575.00
FORD SCORPIO 2.0I CL A/A ABS	88	1.100.000
FORD SCORPIO 2.9I C/A F/E 4P	91	1.350.000
FORD SIERRA 2.0I A/A C/C E/E	87	890.000
FORD SIERRA 2.0 XR4I A/A C/C	92	1.675.000
FORD TRANSIT	92	1.975.000
FORD TRANSIT 80 COM. 6	93	1.790.000
FORD TRANSIT FT 150L FURG.	92	1.875.000
LANCIA DEDRA 1.8 A/A C/C D/A	92	1.575.000
LANCIA DELTA 2.0I F/E	93	1.975.000
MERCEDES 190E 2.3 16V F/E	87	2.500.000
MERCEDES 300CE COUPE C/A F/E	90	3.450.00
MERCEDES 300 TD F/E	90	3.650.000
NISSAN PATROL D/A 2 A/A D/A	92	2.350.000
NISSAN PATROL TLINE A/A C/C	93	2.850.000
NISSAN VANETTE COMBI GAS.	92	1.050.000
OPEL ASTRA 1.6I 4P C/C D/A E/E	92	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6I GT F/E	93	1.675.000
OPEL ASTRA 1.6I GT E/E C/C	93	1.375.000
OPEL ASTRA GSI A/A C/C D/A	92	1.790.000
OPEL CORSA 1.4IS A/A E/E C/C	93	1.375.000
OPEL CORSA 1.4C	92	750.000
OPEL CORSA 1.5D	88	575.000
OPEL CORSA CITY	92	690.000
OPEL CORSA CITY	92	690.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

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

PEUGEOT 405 AUT. A/A C/C D/A	90	1.375.000
PEUGEOT 405 SRDT A/A C/C	90	1.790.000
PEUGEOT 405 SRDT	92	2.350.000
PEUGEOT 405 SRI F/E	90	1.275.000
PEUGEOT 605 SVI 24V F/E	92	2.975.000
RENAULT 12 TS	80	175.000
RENAULT 19 1.4 C/A, RL	92	1.175.000
RENAULT 19 1.4 C/A ,RN A/A	92	1.375.000
OPEL FRONTERA 2.3TD F/E	94	3.250.000
OPEL KADETT 1.8d	91	725.000
OPEL KADETT 1.8S E/E C/C	88	690.000
OPEL KADETT 1.8S	89	690.000
OPEL KADETT 1.6	88	575.000
OPEL KADETT CABRIO D/A E/E	90	1.390.000
OPEL KADETT 1.8I A/A C/C E/E	91	990.000
OPEL OMEGA DIAMOND F/E	93	2.850.000
OPEL VECTRA 1.6S	89	925.000
OPEL VECTRA D/AM A/A E/E C/C	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0 D/AM A/A C/C	93	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0I A/A RC	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0I GT A/A E/E	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0 GT F/E	93	2.150.000
OPEL VECTRA 2.0 16V A/A E/E	90	1.575.000
OPEL VECTRA GT F/E	90	1.575.000
PEUGEOT 106 XT 1.4 A/A C/C	93	1.325.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
PEUGEOT 205 GR	88	565.000
PEUGEOT 205 LACOSTE A/A	87	630.000
PEUGEOT 205 JUNIOR	92	1.075.000
PEUGEOT 205 JUNIOR	92	1.075.000
PEUGEOT 205 XR	86	390.000
PEUGEOT 205 XR 1.2	91	825.000
PEUGEOT 205 SR	87	725.000
PEUGEOT 306 XRD F/E	93	1.975.000
PEUGEOT 306 XTDT F/E	93	2.350.000
PEUGEOT 309 GTI F/E C/G	87	790.000
PEUGEOT 309 LOOK	90	775.000
PEUGEOT 309 AUT. F/E	92	1.040.000
RENAULT 19 1.4 RL	92	1.175.000
RENAULT 19 CHAM TD A/A C/C	93	1.750.000
RENAULT 19 GTS A/A	91	1.075.000
RENAULT 19 GTS	90	890.000
RENAULT 19 RL	92	1.175.000
RENAULT 19 RN 1.4	92	1.175.000
RENAULT 21 GTX 5P A/A C/C D/A	92	1.475.000
RENAULT 21 TXE F/E	90	1.275.000
RENAULT 21 TXE MANAGE F/E	89	975.000
RENAULT 21 TXE NEVADA F/E	90	1.575.000
RENAULT 21 TXI F/E	90	1.425.000
RENAULT 5 FIVE	91	640.000
RENAULT 5 FIVE	91	625.000
RENAULT 5 GTL	88	575.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000
RENAULT CLIO 1.2	91	790.000
RENAULT CLIO 1.2 SYM	93	925.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

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

RENAULT CLIO 1.4 A/A	92	1.125.000
RENAULT CLIO 1.4 RT A/A C/C	92	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 RT 5P A/A C/C	91	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 5P A/A	92	1.175.000
RENAULT CLIO 1.8 RSI A/A D/A	93	1.590.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE F/E	91	2.750.000
RENAULT EXPRESS 1.2 COMBI	92	975.000
RENAULT EXPRESS 1.9D	92	1.275.000
RENAULT TWINGO A/A	94	1.050.000
RENAULT TWINGO	93	990.000
RENAULT TWINGO	93	890.000
ROVER 114 GTI F/E	91	1.275.000
ROVER 214 GSI A/A C/C F/E	91	1.275.000
ROVER 220 GSI 16V F/E	94	1.890.000
SAAB 9000 2.3 GSI F/E	93	3.450.000
SAAB 9000 T 2.3I F/E	92	2.950.000
SEAT CORDOBA GTI E/E C/C D/A	94	1.675.000
SEAT IBIZA 1.5 A/A	91	790.000
SEAT IBIZA 1.4 CLX	94	1.275.000
SEAT IBIZA 1.5 DIS	90	990.000
SEAT IBIZA 1.5 CLX A/A	91	790.000
SEAT TERRA 1.4D	93	825.000
SEAT TERRA 1.4D	93	825.000
SEAT TOLEDO 1.8I CL A/A D/A	92	1.175.000
SEAT TOLEDO 1.8I CL A/A D/A	92	1.175.000
SEAT TOLEDO 1.8 SP A/A ABS	92	1.445.000
SEAT TOLEDO 1.9 DT A/A D/A	92	1.740.000
SEAT TOLEDO GT 20I F/E	92	1.575.000
SUZUKI SAMURAI 413	90	990.000
SUZUKI SAMURAI CABRI	93	970.000
SUZUKI SEDAN 1.6 GLX A/A E/E	93	1.375.000
TOYOTA SUPRA TARGA 3.0 F/E	89	2.250.000
TOYOTA 4 RUNNER F/E	89	2.950.000
VW GOLF 1.6	88	720.000
VW GOLF CABRIO A/A D/A	91	1.975.000
VW GOLF 2.0I 16V F/E	93	2.325.000
VW GOLF GTI G60 F/E	90	1.650.000
VW GOLF GTI 3P A/A D/A C/	93	2.100.000
VW PASSAT	85	375.000
VOLVO 440 A/A E/E C/C	91	1.175.000
VOLVO 940 STWA FAM F/E C/A	92	2.650.000

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

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

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

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

YAMOVIL Rover 620I. Año 95, verde metalizado, A/A y demás extras. No se pierda esta oportunidad. Teléfono: 565 20 00.

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

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

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

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

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

YAMOVIL Rover 220 Coupé Turbo 200 CV Finales año 93, blanco, F/E. Precio: 2.950.000 ptas. Garantizado. Tel: 565 20 00.

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

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

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

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

YAMOVIL Subaru Legacy 2.2 GX 4X4. Año 92, granate metalizado, F/E. Un seminuevo único. Tel: 565 20 00.

ALHAMBRA Disponemos de las mejores oportunidades de mercado de vehículos 0 km en todas las comarcas. Visítenos, saldrá ganando. Pº Delicias, 65. Tel: 528 10 38. Pº Delicias, 100. Tel: 468 46 08.

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

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

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

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

MERCEDES 260E. Gris, año 91,ABS, ABS, llantas alea., radiocasete. Precio: 3.290.000 ptas. Tel: 468 46 08.

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

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

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

AUDI 100 2 8 V6. Año 92, F/E. 3.450.000. Alhambra. Tel: 528 10 38.

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

LANCIA Thema 8 32 Ferrari. Año 89, como nuevo. Garantía 1 año. 2.090.000 ptas. Alhambra. Tel: 468 46 08.

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

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

BMW 325I Cabriolet. Cuero, elev, llantas, azul met., año 87. Julián. 2.090.000 ptas. Tel: (908) 60 58 82.

ARGÜELLES Audi 100 2.2 E. Año 90, ABS, A/A. Mes: 46.000 pesetas. Tel: 544 35 24.

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

ARGÜELLES BMW 525 I, 24 V. Año 91, gris met., F/E. Mes: 75.000 ptas. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES BMW 325 I. Año 87, A/A, asientos Recaro, suspensión, muy equipado. Mes: 37.000 ptas. Tel: 544 35 24.

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

ARGÜELLES Citroën Xantia 2.0 VSX. ABS, A/A, radio, 23.000 Km. Mes: 57.000 ptas. Tel: 549 64 71.

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

ARGÜELLES Ford Escort XR3I. Año 89, rojo, A/A. Mes: 26.000 ptas. Tel: 549 57 88.

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

ARGÜELLES Mercedes 300 CE 24V. 37.000 Km, F/E. antracita. Mes: 137.000 ptas. Tel: 544 35 24.

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

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

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

ARGÜELLES Seat Ibiza SXI. Año 90, rojo, A/A. Mes: 20.000 ptas. Tel: 549 57 88.

ARGÜELLES Opel Calibra 2.0 i 16V. Antracita, 92. Mes. 49.000 ptas. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES Peugeot 405 MI 16V 4X4. Año 92, gris metalizado, 40.000 Km.Mes: 42 000 ptas. Tel: 544 35 24.

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

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

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

LANCIA Delta HF-Integrale (Deltona). Año 92. full equipe, perfecto estado, color negro metalizado, ruedas nuevas, siempre garaje. Tel: 307 67 79.

COMPRO coche descapotable en buen estado. Tel: (908) 82 53 35.

MERCEDES 300 E 24V. Año 90, negro metalizado, ABS, ASR, aire acondicionado, llantas, piel, cambio automático, otros, 80.000 Km. Precio: 3.900.000 ptas. Teléfono: 908 69 88 85. Raúl.

AUDI 100 2.2 E. Año 89, 140.000 Km, impecable, todos los extras. Precio: 1.500.000 pesetas. Teléfono: (95) 574 52 72.

El Yantar de la Ribera

EN su 4º aniversario, El Yantar de la Ribera sigue ofreciendo la mejor relación calidad-precio del mercado. Jesús Andrés, con su experta dirección, consigue deleitar a sus clientes con los mejores y más exquisitos asados castellanos: cochinillo, cabrito, morcillas y ese «picadillo» tan especial; todo ello regado con las cosechas más seleccionadas. Estas delicias las encontraremos en Barcelona, calle Roger de Flor, 114. Teléfono: 265 63 09.

Cambio en la dirección general de Goodyear

WILLIAM Stokel, hasta ahora director general de Goodyear Española, será sustituido, a partir de este mes, por Antonio Corsi. Corsi empezó en Goodyear Italiana en 1966 y fue ocupando diversos puestos en Ventas y Marketing. En 1984 fue nombrado dirctor comercial de Goodyear Italiana, hasta 1993, año en que tuvo que desplazarse a Goodyear Luxemburgo para ocupar el cargo de director de Marketing de neumáticos de turismo para toda Europa.

Premio Pelayo para juristas

LA Mutua de Seguros Pelayo, aseguradora posicionada entre las cinco primeras del ramo del automóvil, ha convocado, por primera vez en España, un premio dirigido a juristas de reconocido prestigio en el sector asegurador. La creación de este premio tiene como objeto reconocer, públicamente, la aportación vital que el estamento jurídico realiza en la actividad aseguradora. El prestigioso jurado está compuesto por Gustavo Villapalos (Rector de la Universidad Complutense), Francisco Hernández Gil (Teniente Fiscal del Tribunal Supremo), Ramón Rodríguez Arribas (Presidente de la Sala del Tribunal Superior de Justicia), José Boada (director general de la Mutua Pelayo); Eugenio Gay Montalvo (Presidente del Consejo General de la Abogacía Española), Cecilio Valverde (Ex Presidente del Senado y abogado) y Benigno Varela (Magistrado de la Sala cuarta del Tribunal Supremo).

España, sede de la Final de la VIII BMW Golf Cup

BMW AG ha elegido por tercera vez a España como la sede de la Final Internacional de la BMW Golf Cup. Como en las dos ocasiones anteriores, el privilegiado clima español (la final se juega en noviembre), así como la adecuada infraestructura hotelera que rodea a nuestros campos de golf, han pesado decisivamente a la hora de escoger a nuestro país. En esta ocasión, el campo de «La Manga Club Resort», en Murcia, retoma la bandera que anteriores ocasiones portaron los clubes de Mijas (Málaga) y Costa Teguise (Lanzarote).

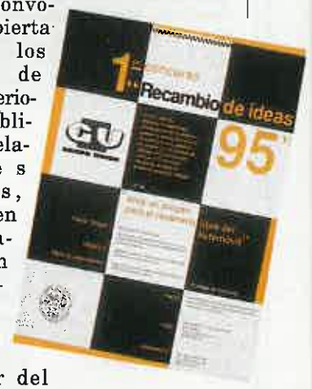
Entregados los Hyundai del sorteo de Tele Tienda

HYUNDAI ha procedido a la entrega de los cinco Accent sorteados en el espacio Tele Tienda de El Corte Inglés. La fortuna se ha repartido prácticamente por todo el territorio, siendo los vencedores José María Fernández Manzano, de Coslada (Madrid); Elisa Martín Fernández,

de Torrevieja (Alicante); Luisa Monsalve Corredor, de Santa Cruz de Mudela (Ciudad Real); Escolástica Ortega Amores, de Fuengirola (Málaga) y Trinidad Alonso Manglano, de Vitoria (Alava).

Primer concurso «Recambio de Ideas» '95

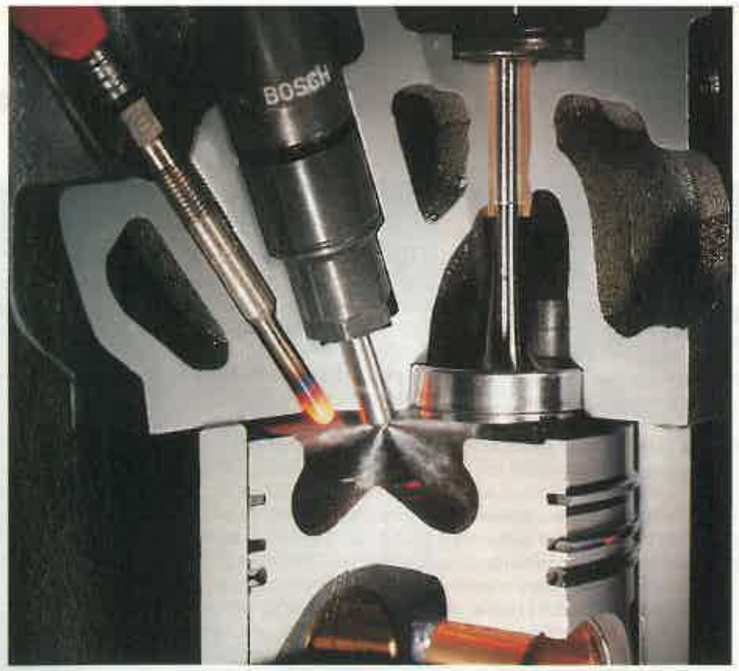
EL fallo oficial de los ganadores del primer Concurso «Recambio de Ideas» '95, promovido por Grupo Unión, se ha hecho público el pasado mes a lo largo de un acto académico celebrado en la Facultad de Ciencias de la Información de Madrid. La convocatoria, abierta a todos los alumnos de Imagen, Periodismo, Publicidad y Relaciones Públicas, consistía en la elaboración de un slogan destinado a potenciar la imagen del sector del recambio. El premio recayó en un estudiante de 5º de publicidad, Javier Ferrera Hermosell, por su idea «Libertad de Re-cambio».



SISTEMAS DE INYECCION DIESEL BOSCH

LOS PIONEROS DEL DIESEL

El avance en alimentación diesel es sorprendente. Y la mayor parte de esta evolución ha sido llevada a cabo por Robert Bosch GmbH.



El EDC (Electronic Diesel Control) contribuye enormemente en la reducción del consumo de combustible y de los gases de escape.

SE puede afirmar que Robert Bosch fue el auténtico impulsor del motor diesel, puesto que fue a partir de 1927, cuando Bosch terminó de desarrollar la bomba de inyección diesel, el momento en el que este tipo de mecánica empezó a ofrecer un funcionamiento realmente satisfactorio. Desde entonces, la evolución a la que se ha llegado en los motores diesel es extraordinaria y buena parte de este éxito y de su implantación definitiva se debe al perfeccionamiento constante y al desarrollo de nuevos sistemas de inyección realizados por la empresa multinacional Robert Bosch GmbH.

Bosch es el fabricante líder de equipamientos de inyección diesel mundial y sólo en 1994 han fabricado los sistemas de inyección diesel para más de cuatro millones de motores, lo que supone el 30 por ciento en dicho mercado.

Si actualmente un turismo diesel se aproxima, en cuanto a potencia, silencio de marcha y confort de conducción, a un vehículo de gasolina, esto se debe en buena medida al sistema de regulación electrónica diesel (EDC) que Bosch lanzó al mercado para la bomba rotativa y en línea en los años 1986 y 1987 respectivamente. El EDC (Electronic Diesel Control) contribuye enormemente en la reducción del consumo de combustible y de los gases de escape. La posibilidad de incrementar la presión de inyección por encima de los 1.500 bares ha permitido además otros muchos avances, entre ellos la evolución de los actuales motores diesel de inyección directa. A estas elevadísimas presiones trabajan también los nuevos sistemas de inyección controlados electrónicamente que ha desarrollado Bosch, llamados bomba-inyector, bomba-tobera-inyector y «Common Rail». Estos sistemas sustituirán durante los próximos años a las bombas rotativas y en línea y se calcula que, para el año 2000, un 70 por ciento de los sistemas de inyección diesel estarán ya controlados de forma electrónica.

VICTOR M. FERNANDEZ

Preguntas y sugerencias

HE observado que distintos coches oficiales llevan el mismo modelo de llantas (véase los coches a la puerta de la Audiencia Nacional). ¿Por qué son iguales? ¿Son «antibalas» o algo así?

¿Por qué cada vez son más los todoterreno que llevan las luces en el paragolpes en vez de llevarlas en el portón trasero?

¿Es normal que un coche con stárter automático se ponga en frío entre 1.500 y 1.600 rpm.?

Finalmente sugerirles que pongan en cada revista una agenda de actividades de motor, pues es muy difícil enterarse de estos eventos.

ALFONSO LOPEZ
MADRID

R.- Simple coincidencia. De poco serviría una llanta antibala estando rodeada de un frágil neumático. Respecto a su segunda pregunta, es cierto que algún todoterreno lleva los pilotos en los paragolpes, como el Nissan Terrano o el Ford Maverick, sin embargo, además de que es una simple cuestión estética, son mayoría los que ya lo montan en los laterales de la carrocería o en el portón trasero como el Range Rover, el Toyota RAV4, el Kia Sportage, etcétera. Incluso algunos ya montan las luces de freno en la parte alta, dentro de la tendencia más reciente y al estilo de vehículos como el Fiat Punto o el Volvo 850 Station Wagon.

Contestando a su última pregunta, le diremos que precisamente la misión de un stárter automático es la de elevar en frío el régimen del motor, facilitando el arranque y ahorrando al conductor el tener que estar pendiente del sistema. Su stárter funciona perfectamente.

AUDI 80 O AUDI A4

UN concesionario de mi ciudad me ha realizado una oferta jugosa. Me ofrecen un Audi 80 16V, nuevo y completamente equipado por 3.500.000 de pesetas. Lo único malo es que pude ver en la exposición el nuevo A4 y me entró miedo. Tengo verdadero pánico a equivocarme en la elección. Ustedes han probado ambos modelos y les pido por favor que me saquen de la duda. Merece la pena pagar un poco más por el modelo recien llegado o puedo comprar sin prejuicios el 80 anterior en su versión deportiva.

YOLANDA CASALS
BARCELONA

R.- La eterna duda. Comprar un modelo recientemente sustituido muy rebajado de precio o decidirse por el recien llegado. Pues desde aquí la animamos a que espere un mes y compre un A4 1.8 Turbo. Si puede gastarse 300.000 pesetas más obtendrá un coche realmente nuevo, con más valor a la hora de la venta como segunda mano, más potente, casi igual de equipado y más brillante mecánicamente. Los radicales cambios realizados en el A4 respecto al 80 y la agresiva política de precios del nuevo modelo, aconsejan, a no ser que hubiese una diferencia considera-

Curiosa carta

QUISIERA saber porqué en su revista hay tantos anuncios. Por poner un ejemplo, compren L' Automobile, que es francesa y sólo tiene 6 ó 7 anuncios y además tiene muchas más páginas que ustedes. Por favor, los coches de las pruebas los queremos ver quietos, no dando una curva o por carretera recta, máximo derrapando. Cambien de fotógrafo.

TOMAS COELAS
GERONA

R.- Curiosa su carta. En primer lugar, el número medio de páginas de publicidad de una revista como L'Automobile es de 50 en 150 páginas de información y sin duda firmarían ya, como nosotros, poder ofrecer 100 de publicidad y otras 100 de información.

Su segunda sugerencia también nos parece curiosa y extraña. El movimiento es vida y los coches hay que mostrarlos tal y como son: auto**MOVILES.** En nuestras pruebas, además, solemos alternar fotos en movimiento y también con el vehículo de prueba detenido

El Cx no es un Citroën

TENGO una pequeña discusión con un amigo. Su padre tiene un BMW 635 CSI del que está enamorado, no hay un coche mejor, dice. Mi padre se acaba de comprar un Lancia K y, entre otras cosas, siempre discutimos en lo referente a la aerodinámica. Mi amigo dice que el coche de su padre es más aerodinámico que el Lancia y yo se lo niego sistemáticamente. Como la voz más autorizada actualmente en este mundillo, ¿me podrían decir cuál de los dos modelos tiene una línea más estilizada? Ademas nos podrían explicar qué es exactamente el Cx.

ENRIQUE HERNAEZ
VIGO

R.- El valor de Cx o coeficiente de penetración aerodinámico sirve para determinar la capacidad de un vehículo para penetrar y avanzar en una corriente de aire. Cuanto más bajo es este valor, más aerodinámico es el coche. Para comparar el Cx de varios coches hay que tener también en cuenta el área frontal del coche expresada en metros cuadrados, dato que se multiplicará por el Cx. Tenía usted razón, el Lancia K tiene un Cx de 0,31 y el BMW se queda en los 0,39

El listo del Saab

NO creo que puedan hacer nada por mí, sin embargo tengo que escribir a alguien, tengo que contarle esto a ustedes para que, si es posible, publiquen esta carta y que se le caiga la cara de vergüenza al enfermo que la otra mañana casi nos mata a mí y a mi familia. Salíamos de Madrid por la N-VI, era domingo y curiosamente no había caravana. Circulábamos por el carril de la izquierda, en teoría el reservado a los vehículos que circulan más rápido. Delante, en este mismo carril, circulaba bastante más despacio un Saab blanco matrícula M-8120-ND. Le dí luces desde lejos y no se quitó, me acerqué algo más y le volví a dar una ráfaga... nada. Después de un rato le toqué el claxon y fue entonces cuando pisó el freno con todas sus fuerzas. Ni que decir tiene que dominé el coche por los pelos, casi nos salimos por la cuneta y toda la familia se quedó pálida. Dentro del coche iba una pareja con una edad media de unos 50 años.

¿Qué pretendía conseguir este animal? ¿Debe tener poco cerebro, pero con lo poco que tenga podría pensar que el accidente no lo tendría yo sólo, que me metería en su maletero y le lanzaría fuera de la carretera a él también? ¿Será que en casa su mujer lleva la voz cantante y en el coche impone su ley a costa de cualquier cosa?

Afortunadamente no ocurrió nada pero sigue suelto. Vigilen.

MIGUEL ANGEL OLMOS
MADRID

OPINION

Por las luces los conoceréis

Además de sus innegables capacidades y características prácticas, el uso del automóvil es susceptible de cualquier tipo de apreciación subjetiva. Uno de los aspectos de nuestra relación con «La Máquina» que siempre me han parecido más curiosos, es la forma de comunicarnos a través de ella. Por ejemplo, podemos averiguar mucho sobre los demás observando la utilización que hacen de las señales luminosas. Pongamos por caso el uso de los pilotos intermitentes. Algunos conductores los usan a modo de verdadera declaración de asalto al carril lateral, confundiendo el envío de información con el derecho a efectuar la maniobra. Frente a estos conductores con fe ciega en el poder conminatorio de la tecnología, tenemos los desconfiados que rubrican el mensaje del intermitente sacando el brazo fuera de la ventanilla, con grave riesgo para su integridad física. Otro elemento que «habla» por nosotros es el uso de las luces antiniebla, o, más bien, su abuso. ¿Quién no ha disfrutado en alguna ocasión de un recorrido detrás de un vehículo con más luces que una tómbola? Y, por supuesto, sin niebla a la vista. Definir el carácter del conductor en estos casos es más complicado: no sabemos si se trata de extremada precaución o de espíritu verbenero. Otra señal de interpretación ambigua es el uso de ráfagas de las luces largas. Desde el «¡apártate, qué estás haciendo ahí delante!», al de advertencia de radar, aunque este guiño cómplice haya sido penalizado finalmente. En suma, todo un código no verbal que nos dice mucho sobre la psicología de las personas. Anécdotas aparte, ¿por qué no reconocer que nuestro automóvil es también una prolongación de nosotros mismos y que indica la clase de personas que somos?

Carmen Imaz *

* Periodista

APRILIA CLASSIC 75

Spaghetti Western

Nacida en Italia, la Aprilia Classic 75 es una moto con alma «made in USA». Es una mini-Harley para que los jóvenes con el carné A-1 recién sacado y amantes de las motos «custom» puedan salir a la calle a presumir y a disfrutar.

APRILIA CLASSIC 75

VIRTUDES	DEFECTOS
Acabado y estética	Cambio impreciso
Equilibrio general	Instrumentación escasa
Frenos un poco justos	Confort del acompañante

PRECIO: 361.920 PTAS.

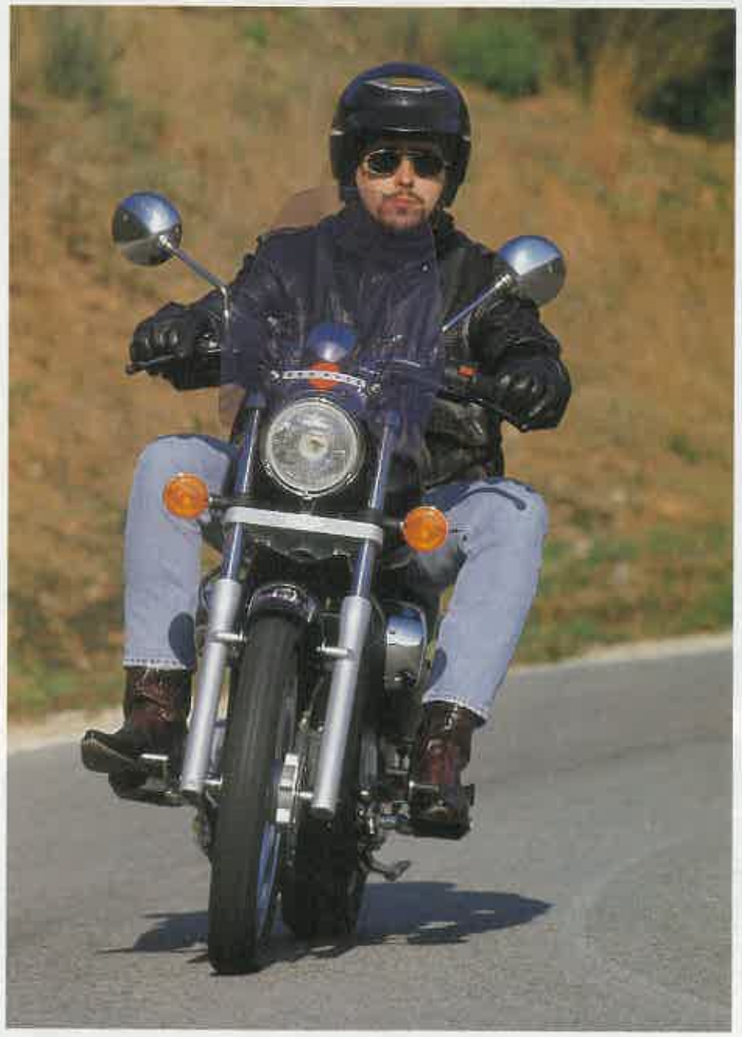
LOS italianos adaptaron el género del Oeste y fueron capaces de hacer películas de vaqueros tan legendarias como las del mismísimo Hollywood. Son los célebres «spaghetti western», una excelente simbiosis entre dos culturas. Con esta Aprilia sucede lo mismo, en cuanto que la marca de Noale ha querido ofrecer a los jóvenes amantes del «custom», es decir de lo auténticamente USA, una motocicleta a su medida. Es por ello que esta Aprilia se asemeja a una Harley-Davidson a escala. Perfecta de acabados, de proporciones, de imagen –algo fundamental en estas motos– y cuidada al detalle, sólo el pequeño motor desentona en el conjunto para tener una mini-réplica exacta. Y ojo, que cuando empleamos el verbo desentonar no lo decimos por su mala calidad, su falta de prestaciones o cualquier otro problema, no. Lo que sucede es que el haber sustituido un enorme bicilíndrico en «V» de cuatro tiempos, que trabaja a bajas revoluciones y cuyo sonido es inimitable, por este furibundo «mono» de dos tiempos y 75 centímetros cúbicos, rompe los esquemas «custom». Eso no es ningún inconveniente mecánico y sólo una apreciación formal en el afán de buscar que la ilusión fuese completa. Por cierto, seguro que en Aprilia no han querido hacer una réplica de Harley, sino simple y llanamente una Aprilia «custom» para un mercado joven. Y lo han conseguido.

Empecemos hablando, pues, del motor acusado de desentonar. Este monocilíndrico es de origen Minarelli y entre sus atributos están todas las últimas tecnologías en la materia: refrigerado por agua, con eje de equilibrado, admisión por láminas, arranque eléctrico, engrase separado, encendido electrónico, ◆◆◆

En lo relativo a los frenos, el delantero es una buena baza para esta moto, mientras que el tambor trasero tampoco desentona en absoluto. La horquilla es la encargada de conferirle su marcado carácter «custom», pero no hace la dirección pesada.

etc... Es un motor brioso y, pese a su cilindrada reducida, ofrece unos buenos bajos aunque, naturalmente, es cuando el régimen de giro se dispara el momento en el que llega la potencia. Esta no es desdeñable, casi 12 caballos a 8.000 revoluciones, pero lo más importante para una moto de este tipo es, como hemos dicho, que el par es muy aceptable. Se ha conseguido pues un buen equilibrio entre ambos factores, ya que más potencia no tendría sentido en una moto de esta filosofía si ello hubiese sido en detrimento del par. Al fin y al cabo es una moto pensada para ir sobre todo por ciudad. El cambio es de cinco velocidades y tal vez el punto más débil de la moto, en cuanto que no goza de una rapidez y precisión absolutas. Sin duda el largo reenvío tiene la culpa de ello. El embrague es de recorrido muy corto, pero se mostró resistente.

En cuanto al chasis, éste es un doble cuna de tubo de acero con una horquilla delantera convencional que cumple perfectamente su cometido y un cantilever trasero que tampoco presenta ningún tipo de problemas. El tarado es correcto, obviamente pensando siempre en una moto de este género, y el lanzamiento de la horquilla es el suficiente para dar el «look custom» apropiado pero sin por ello hacer la dirección pesada. El freno delantero es un buen as para esta moto, mientras que el tambor trasero tampoco desentona en absoluto. Llega ahora la parte del león: los acabados y la estética. La Classic 75 es muy bonita y resultona, tanto que los muchos



La Aprilia Classic 75 posee un motor brioso y, pese a su reducida cilindrada, ofrece unos buenos bajos. Su potencia alcanza los 12 caballos a 8.000 revoluciones.

que a su paso se giran por la calle piensan que es una moto de mayor cilindrada. La pintura en dos tonos, negro y azul metalizado, es elegante y de calidad, los cromados son abundantes y en ese sentido cabe resaltar los que cubren el escape, los del faro y panel de instrumentos y las tapas de debajo del depósito que oficia, la derecha, de caja de herramientas, y muy astutamente tapan el pequeño cilindro del motor, supongo que por lo que les decía al principio... La instrumentación no es generosa en demasía: únicamente un velocímetro acompañado de chivatos de intermitencia, punto muerto y largas. Muy importante para completar la estética de esta motocicleta es la rueda trasera lenticular. No sirve de nada, pero queda la mar de bien y, de paso, recuerda a las Harley... Sólo un pequeño «pero», y es que al tapón de gasolina no le hubiera venido mal un cierre de llave. El asiento es grande y cómodo, en él sientes las posaderas perfectamente ubicadas, para lo cual ayuda el hecho de que las estriberas están muy adelantadas. El manillar, ancho como se debe, cae bien en las manos y no obliga a forzar los brazos. En suma, que uno se siente la mar de cómodo, que es de lo que se trata. El acompañante está menos mimado y debe conformarse con un pequeño asiento. En marcha la moto es ágil y divertida de llevar y, pese a su geometría, es capaz de ir muy veloz en los virajes y sólo cuando se apura pensando que se «pilota» una superdeportiva las suspensiones muestran que no se puede tener a la vez comodidad y estabilidad de Gran Premio. El motor gira redondo e, incluso, llaneando parece pedir una sexta velocidad. A la hora de frenar, el disco delantero se muestra a la vez potente y progresivo, mientras que el tambor trasero sólo bloquea si se oprime el pedal con desconsideración. En ciudad se mueve con soltura y agilidad, en buena medida porque la ciclística está muy bien conseguida y también porque, como se ha dicho al principio, el motor tiene un par muy aceptable para su cilindrada, aunque eso no impida tener que ser generoso con el acelerador. Capaz de ponerse a casi cien kilómetros por hora, ofrece unas buenas aceleraciones y unos consumos correctos.

Todo ello por un precio de 361.920 pesetas que, a pesar de no ser ningún regalo, debe tenerse en cuenta, ya que ésta es una moto muy especial llena de detalles de las que otras carecen.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

FICHA TECNICA

MOTOR:
Monocilíndrico dos tiempos, refrigerado por agua. Diámetro por carrera: 49 x 39 mm. Cilindrada: 73,5 cc. relación de compresión: 12:1. Potencia máxima: 11,5 CV a 8.100 rpm. Par máximo: 1,1 mkg a 7.700 rpm.

ALIMENTACION:
Carburador Dell'Orto de 19 mm. de difusor. Admisión por láminas. Engrase separado. Encendido electrónico.

TRANSMISION:
Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR:
Doble cuna cerrada en tubo de acero. Horquilla delantera de 32 mm de diámetro y 140 mm de recorrido. Suspensión trasera con basculante de tubo de acero con monoamortiguador regulable en tres posiciones de precarga y 110 mm de recorrido. Freno delantero: disco de 230 mm de diámetro. Freno trasero: tambor de 118 mm de diámetro. Neumático delantero: 1,60 x 18". Neumático trasero: 120/90-16".

DIMENSIONES:
Longitud máxima: 2.100 mm. Anchura máxima: 700 mm. Altura sillín: 720 mm. Distancia entre ejes: 1.462 mm. Peso en seco: 85 Kg. Capacidad del depósito: 12 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	-
CARRETERA	
A 120 km/h de crucero	3,8
AUTOPISTA	
Conducción rápida	4,1

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	98
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	22,5

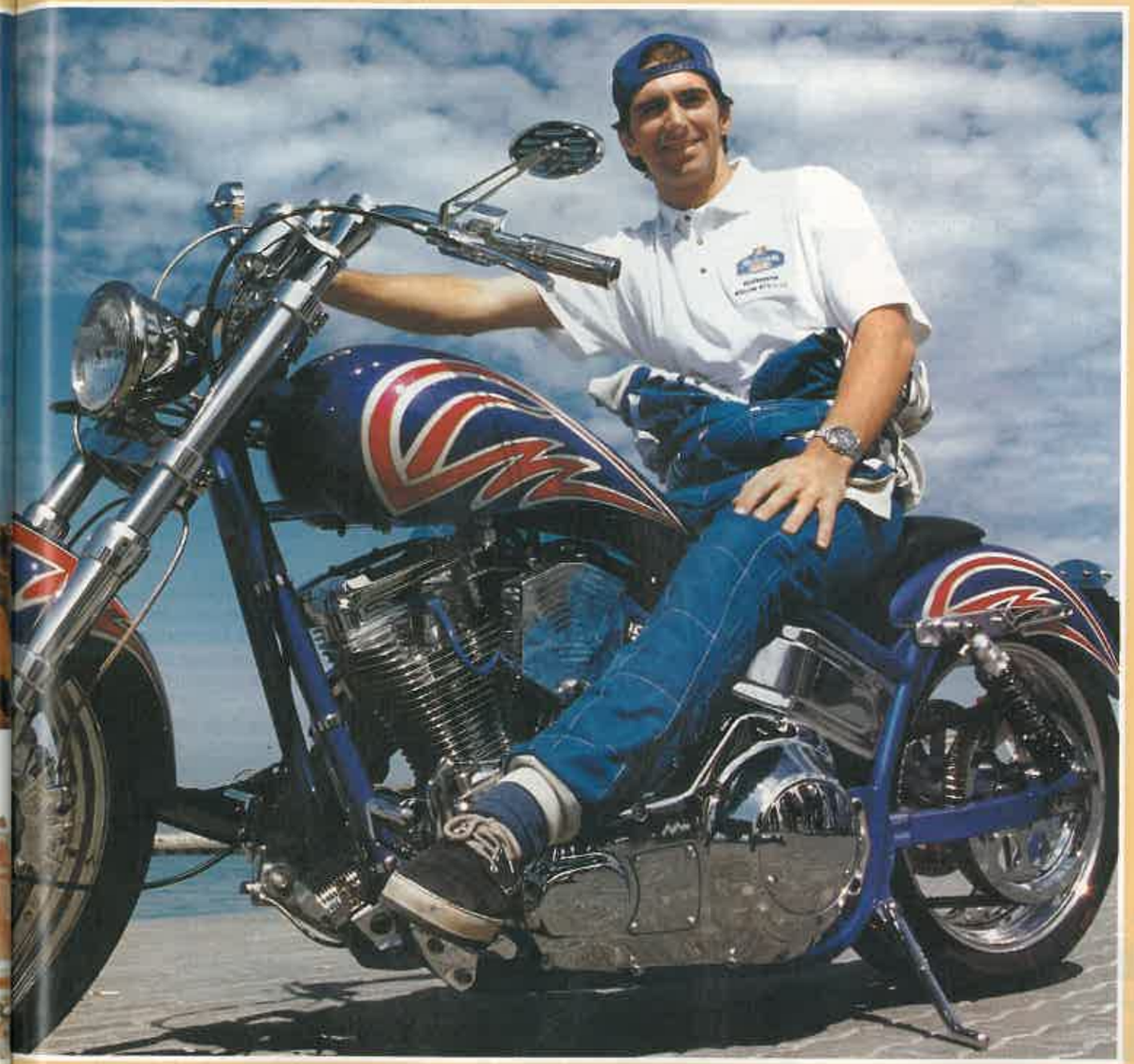
Damon Hill

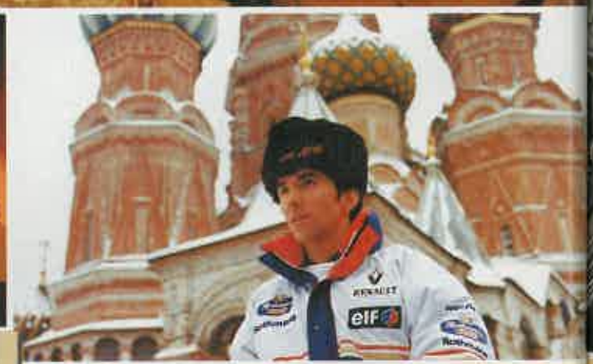
Desde la muralla china al vértigo del «Off-Shore», pasando por la tundra, Hill practicó el turismo y deportes desconocidos.

LA ETERNA LUCHA

Por un momento, Damon Hill ha dejado de ser piloto para convertirse en embajador de la Fórmula 1. A lo largo de 13 días visitó Rusia, China, Grecia, Dubai y Hong Kong.

Los vestigios de la antigua Grecia acompañaron a Hill en su parada en Atenas. En todas partes fue recibido con los honores de un embajador que llevaba el mensaje de la velocidad. Frente al Kremlim y junto a una Harley Davidson posó para los fotógrafos.





Damon Hill

NO es fácil ser piloto de Fórmula 1 y a la vez hijo de quien ha triunfado en la Indy, en F-1 y en Le Mans. Ser Hill, hijo de Graham Hill y de Bette, la dama de la F-1, es una losa a llevar con resignación y sobre todo tesón. Su infancia parecía estar encaminada a convertirle en un niño bien con palacete en la campiña inglesa y asignaturas en Oxford; sin embargo, el 29 de noviembre de 1975, Bette, su madre, le tuvo que ocultar que desde ese día, él y sus hermanas se tenían que acostumbrar a vivir sin Graham y aprender a ser fuertes e íntegros. La fragilidad moral de Damon tardó tiempo hasta asimilar la falta de afecto paterno que un accidente de aviación le había arrebatado; más tarde, los agobios económicos obligaron a la familia Hill a dejar la lujosa mansión en la que habían vivido y la sucesión de continuos problemas arrastraron a Damon a una dramática situación que le obligó a convertirse en mensajero. Desde el recuerdo, y sobre las cenizas de un pasado desconcertante, Damon Hill emprendió la escalada a la pirámide de la competición con el anhelo de llegar al Olimpo de la F-1 ocultando una promesa que parecía un voto o un desafío a sí mismo: «El día que gane el primer Gran Premio –afirmó en cierta ocasión– en el podio me pondré un bigote postizo y brindaré esa victoria a mi padre».

El ansiado deseo se hizo realidad el 15 de agosto de 1993 en el Hungaroring; sin embargo, la modestia y la falta de confianza en sí mismo hizo que en el podio no se le viera con un bigote postizo. Desde aquella primera vez, se sucedieron otras ocho victorias y, por tan sólo una décima de segundo, Hill no se convirtió en Campeón del Mundo en 1994. De haber rodado con esa diferencia de tiempo respecto a Michael Schumacher, el choque no se hubiese producido y por primera vez en la historia de la F-1, padre y hijo, Graham y Damon, hubiesen entrado en el santuario de la velocidad con el máximo galardón: Campeones del Mundo de Fórmula 1.

Este joven campeón, que llegó a la F-1 con 32 años y que saluda desde el podio con la mano en el pecho como un miembro de la cámara de los lores, tiene un punto en común con Prost, Piquet, Jones y su eterno rival Schumacher; la retirada temporal del carné de conducir por exceso de velocidad. Esto le ocurrió hace poco más de una semana, cuando la policía británica le impuso una multa de 330 libras esterlinas y la privación del permiso de conducir por una semana por rodar a 170 kilómetros por hora con limitación a 70. Esa semana de vacaciones forzadas ha propiciado una gira por el mundo en la faceta de embajador de tan noble deporte, y concretamente por países en los que la Fórmula 1 no tiene lugar. Hill, a lo largo de 13 días, ha deambulado desde Moscú a Hong Kong pasando por Pekín, donde conoció la Muralla China, para acabar en Atenas y Dubai; lugar este último donde pudo probar el Off-Shore de Ed Colyer y Khalfan Harib, dotado de motores con 900 caballos de potencia. También en Rusia, Hill vivió la experiencia de pilotar una moto de nieve en compañía de Mikhail Naryshkin, campeón ruso de dicha especialidad y en cada país fue recibido con todos los honores de embajador. Al terminar su gira diplomática, Hill regresó a su casa de Londres conduciendo su coche en compañía de Georgie, su mujer y sus hijos Oliver y Joshua.

GIGI CORBETTA

PADDOCK

ACEPTADOS EN LA F-3.000

El Campeonato Internacional de Fórmula 3.000 contará con tres equipos más de los previstos inicialmente. Con el acuerdo unánime de las escuderías ya aceptadas, la FIA ha decidido permitir la inscripción de Vortex Motorsport, Omegaland International y Racing Wim Eyckmans, que habían efectuado su solicitud fuera de plazo, por lo que el Campeonato contará con 28 coches, cinco más de los que había en principio.

RENAULT SPORT CON PROMATECME

El piloto del Racing for Spain, Iván Arias, tendrá como compañero al francés David Dussau en el Campeonato Francés de Fórmula 3 que correrán con los Dallara-Renault de la escudería Promatecme, una de las mejores de la Fórmula 3 francesa.

El contrato –firmado entre Renault Sport y esta escudería–, que contará en exclusiva con el nuevo motor de la marca francesa, convierte al equipo en uno de los máximos favoritos al título.

F-1 EN LOS EMIRATOS

El Emirato de Abu Dhabi, uno de los adinerados Emiratos Arabes, ha anunciado su intención de construir un circuito para tener en 1997 un Gran Premio de Fórmula 1. La idea no es descabellada dada la gran afición a las carreras. Allí ya se celebran los Campeonatos de Mundo de *in-shore* y *off-shore*.

Pacific: puesta de largo

EL London's Theater fue el escenario elegido para la presentación del nuevo Pacific PR-02, fruto del trabajo de Frank Coppuck, que ha adoptado peculiares soluciones aerodinámicas. Entre estas peculiaridades, destacan la plana plataforma del morro y lo encima de las ruedas traseras que van montados los alerones. Según Coppuck, el coche ya ha pasado sin problemas los «crash test» y el equipo está inmerso en completar el segundo chasis para que Keith Wiggins y Bertrand Gachot comiencen a rodar con los nuevos Pacific para ponerlos a punto de cara a la primera carrera del año.

Vuelta a los orígenes

LOS días 7, 8 y 9 de julio se disputará la 33 edición de una carrera mítica: las 24 Horas de Montjuic, que tendrá lugar en el Circuito de Cataluña, en el trazado «nacional». Los promotores y organizadores, la Peña Motorista Barcelona que cuenta con la ayuda del RACC, se han inspirado en la primera edición, planificando una carrera muy atractiva para los pilotos, lo más importante para que la prueba sea todo un éxito; una carrera modesta y familiar que, si todo va bien, ya tendrá ocasión de crecer. Tan modesta es que su presupuesto no llega a los diez millones de pesetas, de los que el 80 por ciento se destinarán a medidas de seguridad. Además, ningún miembro de la organización cobrará y la entrada será gratuita.

Mejoras para la Copa Hyundai

EL Rallye Puerto Deportivo de Benalmádena, el día 22 de abril, será el punto de arranque de la tercera edición de la Copa Hyundai, que mantendrá la estructura de años anteriores, con seis pruebas puntuables de las que sólo se hará una etapa. Junto al importante incremento de las ayudas económicas, las principales novedades se centran en el apartado técnico. La nueva gestión electrónica del motor aumenta las prestaciones de los Pony 1.500 GSI, lo que unido a una caja de cambios de relación cerrada les permitirá ganar dos segundos por kilómetro. Las previsiones apuntan que habrá entre 10 y 15 equipos inscritos en la Copa, cuyo vencedor se llevará dos millones de pesetas. Además habrá un millón para el segundo y 750.000 pesetas para el tercero, alcanzando los premios hasta el quinto clasificado, mientras que por carrera habra premios hasta el decimoquinto clasificado.

Más dureza en las salidas

EL IRTA, asociación que reúne a las escuderías de Gran Premio, ha decidido penalizar con dureza a los pilotos que se adelanten en la salida de un Gran Premio. El minuto de penalización que se imponía hasta ahora se cambia por una parada en boxes durante cinco segundos, parada que deberá efectuarse en los 20 minutos siguientes a la salida. Al piloto que sea sancionado se le advertirá por medio de una pancarta, tras la cual tendrá tres vueltas para pararse y de no hacerlo quedará fuera de carrera.

PROTAGONISTAS

HOMENAJE EN MARBELLA

El estadounidense afincado en España, Wayne Rainey, será homenajeado en Marbella con motivo de la cuarta edición de la Concentración Motorista de Málaga. El ex campeón del Mundo de 500 centímetros cúbicos, que desde 1993 está postrado en una silla de ruedas, será agasajado calurosamente por los numerosos participantes en esta reunión motociclista, siempre masiva.

MAS GANADORES EN EL 95

Frank Williams augura para esta temporada una gran competitividad en la Fórmula 1. Su razonamiento se basa en los siguientes hechos: hay más pilotos que el pasado año con posibilidades de ganar carreras. Además, piensa que Ferrari, McLaren, Benetton, por supuesto su equipo, Jordan Tyrrell e incluso Ligier pueden aspirar a la victoria.

AL DTM CON OPEL

De momento JJ Lehto abandona la F-1 y se pasa al Campeonato Alemán de Turismos donde, como semioficial del Opel Team Joest, correrá con un Calibra del 94. El finlandés se muestra esperanzado con la temporada que comienza, ya que considera el DTM interesante y muy competido. El piloto portugués Ni Amorin, campeón en su país en 1993, será el compañero de equipo de Lehto con un coche similar, mientras que Reuter y Dalmas, también con Joest, tendrán sendos Opel Calibra con las nuevas especificaciones técnicas.

PADDOCK

SUNSUNDEGUI AL LONDRES-MEXICO

De momento, Ignacio Sunsundegui es el único español que ha formalizado la inscripción para participar, con un Mercedes, en el Londres-México, maratoniano rallye que atravesará la Península Ibérica, donde tendremos una prueba cronometrada. Los derechos de inscripción en esta carrera están fijados en 21.000 dólares -2.775.000 pesetas-, que incluyen todos los gastos.

LA MADRILEÑA CUMPLE

Con la entrega de premios a los Campeones de Madrid de las distintas especialidades, la Federación Madrileña de Automovilismo ha cerrado un año de trabajo en el que, con la ayuda del Ayuntamiento y la Comunidad, han logrado resucitar el Rallye Villa de Madrid -que el próximo año tendrá pre-inspección para el Campeonato de España- y la Subida a la Dehesa de la Villa.

LOS RALLYES EN TELEVISION

Parece que este año habrá información de los rallyes del Campeonato de España en televisión. La Federación Española de Automovilismo ha firmado un preacuerdo con la televisión estatal para que después de cada una de las carreras, ya sea de asfalto o tierra, se emita un reportaje de dieciséis minutos. Estas emisiones se iniciarán a partir de la tercera prueba del nacional de asfalto ya que para las dos primeras, en Canarias, la estructura no estará aún lista.

Nuevo recorrido para el Atlas

El Rallye del Atlas, que se celebrará del 20 al 28 de mayo, atravesará España, donde habrá una especial de 150 kilómetros, y el embarque se hará en Almería. Una de las novedades de esta edición es el recorrido: nuevo en un ochenta por ciento y con mayor número de etapas de navegación que en anteriores años. Durante los ocho días de carrera se recorrerán 3.400 kilómetros, de los cuales 1.700 serán de especiales, que tendrán una media de 230 kilómetros, ya que la organización no quiere desfavorecer a los amateurs. El plazo de inscripción se cierra el 15 de abril y el precio es 16.300 francos -unas 407.000 pesetas- para las motos y 33.000 francos -unas 825.000 pesetas- para los coches. Además, para ayudar a los pilotos no profesionales, Larivière Organisation, organizadora del rallye, ha situado los puntos de asistencia y los Bivouacs en lugares accesibles a los vehículos de dos ruedas motrices y tendrá carburante a disposición de los participantes.

Un cuarto de siglo

PEUGEOT aprovechó la entrega de premios del Desafío de la pasada edición para presentar los nuevos reglamentos y festejar los veinticinco años que esta fórmula de promoción, la más veterana de los rallyes en España, cumple con este año. Desde que en 1971 se celebró la primera edición del Desafío, por él han pasado numerosos jóvenes ansiosos de iniciarse y prosperar en el automovilismo, convirtiéndose con el paso de los años en un escalón básico para la cantera del automovilismo español, ya que el certamen se disputa dentro del Campeonato de España y, tradicionalmente, vencer el Desafío da derecho a un volante oficial en el equipo Peugeot para la siguiente temporada. Así, Sergio Vallejo, vencedor en el 94, pilotará este año, al igual que Jaime Azcona, un 106 Rallye oficial en el equipo de la marca, que completará su presencia en el Campeonato de España con Borja Moratal, responsable del equipo, al volante de un 306 S16. En cuanto al apartado económico del Desafío, se incrementan premios y primas, repartiéndose los diez mejor clasificados a final de temporada más de nueve millones de pesetas.

Regreso de Lancia a los rallyes

FIAT Hispania está barajando la posibilidad de volver al Campeonato de España de Rallyes de Tierra para retomar la imagen deportiva de Lancia. Para ello, se barajan dos posibilidades: un proyecto modesto, haciendo correr un Lancia Integrale, y otro bastante ambicioso, dependiendo de lo que respondan en Italia.

Este último proyecto consistiría en desarrollar un nuevo vehículo partiendo del nuevo Delta; un Kit-Car que podría participar en el Campeonato Open de España antes de iniciar su homologación.

PADDOCK

HACIA UNA COPA IBERICA

Desde que en 1987 se celebró en España la primera carrera de camiones, esta especialidad ha ganado muchos adeptos. La gran acogida ha hecho pensar en la posibilidad de crear una Copa de España o Ibérica que se correría en los circuitos españoles (Jarama y Albacete...) y posiblemente en la ciudad portuguesa de Braga.

Dominio de Alzamora y Checa

CON un dominio aplastante, Emilio Alzamora y Carlos Checa marcaron su ley en 125 y 250 centímetros cúbicos, respectivamente, en la segunda prueba puntuable para el campeonato de España -Open Ducados- que se celebró en el Circuito del Jarama. Mientras que en la categoría pequeña Alzamora imprimía a su Honda un ritmo que nadie podía seguir, una vez que Aspar se caía en la segunda vuelta cuando trataba de alcanzar al líder, y se encaminaba en solitario hacia la victoria, en el cuarto de litro la Honda de Checa arrancaba con fuerza y pronto lograba la ventaja suficiente para tomarse con tranquilidad su camino victorioso hasta la meta.

Junto a Alzamora, Katho -Yamaha- y Torrontegui -Honda- completaban el podio en 125 cc. En 250 cc., D'Antín se caía cuando tenía asegurado el segundo puesto, que pasó a manos de Cardoso -Aprilia-. En Supersport la victoria estuvo más reñida y al final fue para la Honda de Gavira.

COLOMER A UN PASO DE LA COPA

Su segunda plaza en el Trial indoor de Oviedo coloca a Marc Colomer en una situación privilegiada de cara a revalidar el título en la Copa del Mundo. La ventaja de Colomer en la clasificación provisional, sobre Jordi Tarrés -segundo- es de 127 puntos, a falta de dos indoor. En Oviedo, la victoria fue para Tarrés con Gas Gas, seguido por Colomer con Montesa y Amós Bilbao con Beta.

ENTRENAMIENTOS F-1 EN ESTORIL

WILLIAMS BENETTON: DUELO SIN FIN

Los últimos entrenamientos previos al arranque de la temporada han demostrado que los protagonistas serán, una vez más, Williams y Benetton, que utilizan el mismo motor Renault RS7.

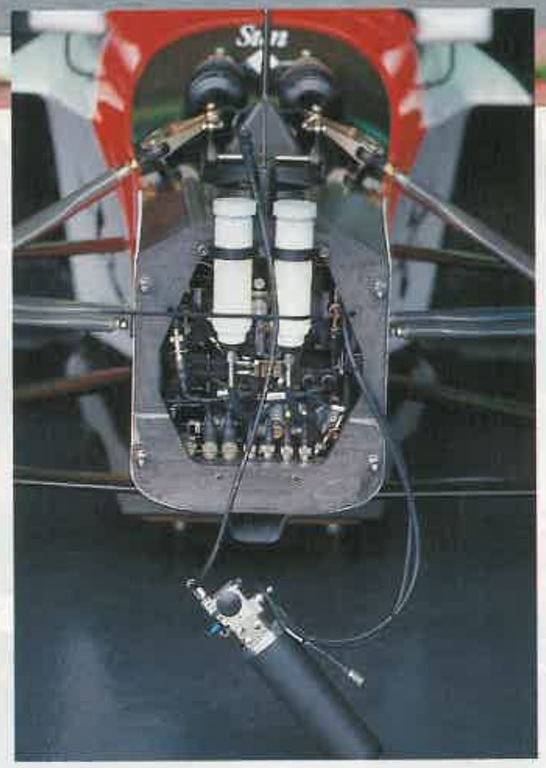
MAS que unos entrenamientos previos al arranque de la temporada, lo que ocurrió en Estoril fue el momento de la verdad. El enfrentamiento directo entre Williams, Benetton, McLaren y Ferrari, en un circuito técnico y rápido como el de Estoril, era la prueba definitiva para sopesar el potencial de cada escuderia y así dilucidar los dominadores del futuro campeonato. En realidad se trataba de ver si el aparente «clasicismo» del Williams Renault FW 17 prevalecia sobre las avanzadas soluciones aerodinámicas del Benetton Renault B 195 y, al msmo tiempo, evaluar el potencial del McLaren Mercedes MP4/10 frente al desconcertante Ferrari 412 T2, unico monoplaza que carece de la prolongación del fondo plano hacia adelante y que se caracteriza por su parte final sorprendentemente ancha; y por si esto fuera poco, es también el único que todavia conserva un motor de 12 cilindros.

Si todo este panorama rebosaba de interés, lo que verdaderamente polarizaba la atención era el enfrentamiento Williams-Benetton, Hill-Schumacher. Al contrario que otros equipos, Williams llevó a cabo sus ensayos en el más absoluto secreto y a puerta cerrada. El box se abria unicamente para dar salida y entrada al monoplaza: los ingenieros y los mecánicos parecian haber perdido el habla y Hill ni siquiera se dejaba ver por la linea de boxes. A pesar de eso, el aspecto del Williams reflejaba una vez más el sentido común y el pragmatismo de Patrick Head a la hora de concebir un monoplaza. Lineas muy afiladas y limpias, una aerodinámica apurada, sin llegar a extremos, y una buena habitabilidad eran las principales connotaciones del FW 17 que ◆◆◆

Damon Hill se tomó muy en serio estos días de prueba para evolucionar el nuevo Williams Renault FW 17. El monoplaza británico demostró ser el más rápido del momento y sin ningún problema de juventud. Hill registró los mejores tiempos.

El Campeón del Mundo, Michael Schumacher, polarizó la atención en el circuito de Estoril. Después de simular un Gran Premio bajo la lluvia, el as germano se mostró satisfecho del Benetton y dijo estar listo para una lucha sin fin.

El McLaren Mercedes MP4/10 no tuvo un comportamiento satisfactorio, por múltiples problemas estructurales y de juventud. Nigel Mansell no pudo ocultar su profunda preocupación. En la foto, abajo a la derecha, se puede apreciar el sistema del embrague electrónico y del acelerador.



se corroboraban con un excelente equilibrio y sensibilidad a las regulaciones. Lo más secreto del FW 17 era el sistema CVD, que consiste en un control electrónico del sistema hidroneumático de los amortiguadores en relación a la oscilación de los brazos de suspensión; junto a esto, parece cierto que dicho monoplaza encierra el mejor acoplamiento entre el motor Renault RS7 y el chasis. Incluso, resultaba más acertado el sistema de alimentación del motor hecho por Williams, que el de Benetton. Debido a las inclemencias del tiempo, los primeros días de ensayos se llevaron a cabo bajo una intermitente y fina lluvia que convertía el trazado en especialmente resbaladizo y complicado a la hora de elegir regulaciones. A pesar de eso, desde los primeros compases de las pruebas, el binomio Williams Hill dejó claro que su potencial era de todo respeto al tener un paso por curva muy rápido, una excelente motricidad en la chicane y en los sitios más complicados y, sobre todo, un equilibrio sorprendente con la pista mojada. A todo esto se sumaba la concentración de Hill, que en todo momento estaba pendiente de su coche. Aunque sea una apreciación orientativa, en las rectas y bajo una ligera lluvia, se apreciaba que las turbulencias del agua desvelaban la magnífica aerodinámica del FW 17, que en todo momento permitía a Hill rodar en el tiempo de 1.41.000.

El nuevo Forti sorprendió por su extraño concepto areodinámico y estructural.

El enfrentamiento a Benetton, había que sopesarlo sin olvidar el buen quehacer de Michael Schumacher, el mejor piloto del momento sin lugar a dudas. Al contrario que Williams, al principio presente con un solo piloto y con un monoplaza, la escudería Benetton se presentó con Schumacher y Herbert, dos coches, dos chasis de reserva y cinco motores Renault RS7, 14 mecánicos y toda la plana mayor de ingenieros con María Bellanca, la relaciones públicas más encantadora de la F-1. Si en Jerez de la Frontera los entrenamientos de Schumacher fueron un calvario, en Estoril se demostró la gran capacidad de reacción técnica de Benetton frente a cualquier problema. En primer lugar, todo lo relacionado con la alimentación del motor y el funcionamiento del acelerador electrónico estaba solucionado, así como el irregular comportamiento de los amortiguadores White Power. Tras ensayar durante una mañana la puesta a punto de los B 195, el equipo Benetton demostró su avance en la evolución del coche al emprender un Gran Premio simulado con ambos pilotos. De hecho, en la tarde del pasado domingo, Schumacher y Herbert salieron a la pista con la encomienda de llevar a cabo un G.P. en tres tandas de 25 vueltas cada una con arrancada incluida y el depósito del combustible con 60 litros de gasolina en cada tanda. En cuanto a la salida simulada, cabe destacar que una vez más se rumorea que Benetton ha desarrollado un ingenioso sistema de embrague con control ◆◆◆

LA LEY Y LA TRAMPA

LA versión oficial sobre el funcionamiento del embrague con regulación electrónica es que, por medio de un diminuta leva situada detrás del volante y en la parte superior, el piloto acciona con un dedo el proceso de embragar y viceversa. Sin embargo, esta función es teórica en algunos monoplazas. Cara a los controles de la FIA, el sistema actúa tal y como se ha explicado; sin embargo, en realidad el dispositivo que desembraga está directamente conectado con el acelerador electrónico que, en relación al régimen de rotación del motor, regula el proceso de desembrague para evitar que el motor se cale o que se dé un tirón fatal al embrague. En teoría, esta peculiaridad está fuera del reglamento técnico que rige la F-1; por el contrario, resulta muy útil y complicado de detectar.

GRAMOS QUE VALEN ORO

LA lucha entre la resistencia estructural y la ligereza de los componentes es lo que quita el sueño a los ingenieros. Un kilo en un determinado sitio del monoplaza puede acarrear serios problemas y cinco kilos, generar problemas sin solución. A pesar de los materiales compósitos, la lucha contra el peso representa grandes desembolsos económicos y miles de horas de estudio. A continuación, Motor 16 aporta el peso de algunos componentes clave en un monoplaza.

PESO DEL CHASIS:

Ferrari ..... ***28 kg.***
Benetton ..... ***22.5. Kg.***
Minardi ..... ***38 Kg.***
McLaren ..... ***24 Kg.***
Forti ..... ***60 Kg.***
con fondo plano incorporado.

PESO DEL MORRO:

Ferrari ..... ***3.6 Kg.***
Benetton ..... ***2.5 Kg.***
Minardi ..... ***3.8 Kg.***
McLaren ..... ***3.0 Kg.***
Forti ..... ***5 Kg.***

electrónico que se acciona por medio de una pequeña leva situada detrás del volante.

Durante las 75 vueltas del G.P. simulado y disputado bajo la lluvia, Schumacher y Herbert rodaron casi en el mismo tiempo, 1.41.500-1.42.000, sin acusar el más mínimo problema mecánico ni de alteración de comportamiento. Para ensayar el sistema de embrague, ambos pilotos simularon tres salidas y, sin olvidar que con la pista mojada los monoplazas están lejos de rodar a tope de sus posibilidades, dieron muestras de fiabilidad total y Schumacher parecía estar dichoso sobre el futuro del B 195.

Todo lo contrario o casi, se puede decir de McLaren que, a pesar de ser un coche magníficamente construido y dotado de múltiples soluciones aerodinámicas de vanguardia, su comportamiento fue decepcionante. En primer lugar, Nigel Mansell tuvo serios problemas de ergonomía con la parte inferior del habitáculo; sus anchas caderas no cabían y la posición de las piernas resultaba sumamente incómoda, pero esto no era lo peor. El verdadero problema era el comportamiento anómalo del MP4/10 en su adapta-

John Barnard estuvo presente en todo momento en el box de Ferrari. Tanto Gerhard Berger como Jean Alesi se mostraron cautelosos al enjuiciar el nuevo monoplaza de Maranello.

ción a la pista. Gran ligereza del tren delantero, intermitentes problemas de motricidad en las zonas lentas y una conflictiva conducción, eran los denominadores comunes del comportamiento del MP4/10. A todo esto, se sumaban los males de juventud del motor Mercedes FO

Ukio Katayama ensayó con el nuevo Tyrrell propulsado por un motor Yamaha. Las modestas posibilidades económicas del equipo se reflejaron en la construcción del monoplaza, que no paró de causar problemas de toda índole en estos entrenamientos.

110 que Mario Illien ha diseñado y construido en tan sólo cuatro meses. Hakinen tenía orden de no hacer comentarios sobre el coche, y Mansell evadía cualquier encerrona periodística. En resumidas cuentas, el motor carecía de potencia y de modulabilidad de utilización, el coche era como término medio dos segundos más lento que Benetton y Williams en las mismas condiciones y, por último, el trabajo desarrollado conjuntamente con Bilstein en el apartado de las suspensiones no respondía de la forma esperada.

Frente al «rebus» de McLaren, se encontraba la «armada» de Maranello con un despliegue que dejaba pequeño el de Benetton. Con John Barnard y Jean Todt a pie de pista, rodeados de toda la pirámide técnica, Ferrari llevó a cabo unos entrenamientos basados en la evolución de su monoplaza, tan extraño como aparentemente clásico. En cuanto al motor, tanto Alesi como Berger se quejaban de la carencia de par; sin embargo, agradecían que el nuevo motor 044/1 de tres litros de cilindrada poseía un margen de utilización mucho más amplio que la anterior versión. Junto a esto, el 412 T2 presentaba un sistema de barras estabilizadoras diferente al que se estrenó en Jerez y un alerón delantero con diez diminutos timones. Según Berger, el 412 T2 es un monoplaza sin conflictos de conducción, con buena ergonomía; por el contrario, su coeficiente aerodinámico tiene que evolucionar todavía bastante. Al mismo tiempo, Alesi sopesaba el monoplaza de una forma pragmática, contradictoria a su forma de conducir, y recalcaba que el 412 T2 es un coche que alcanzará su máxima expresión con el nuevo motor de diez cilindros que se estrenará para el G.P. de Inglaterra.

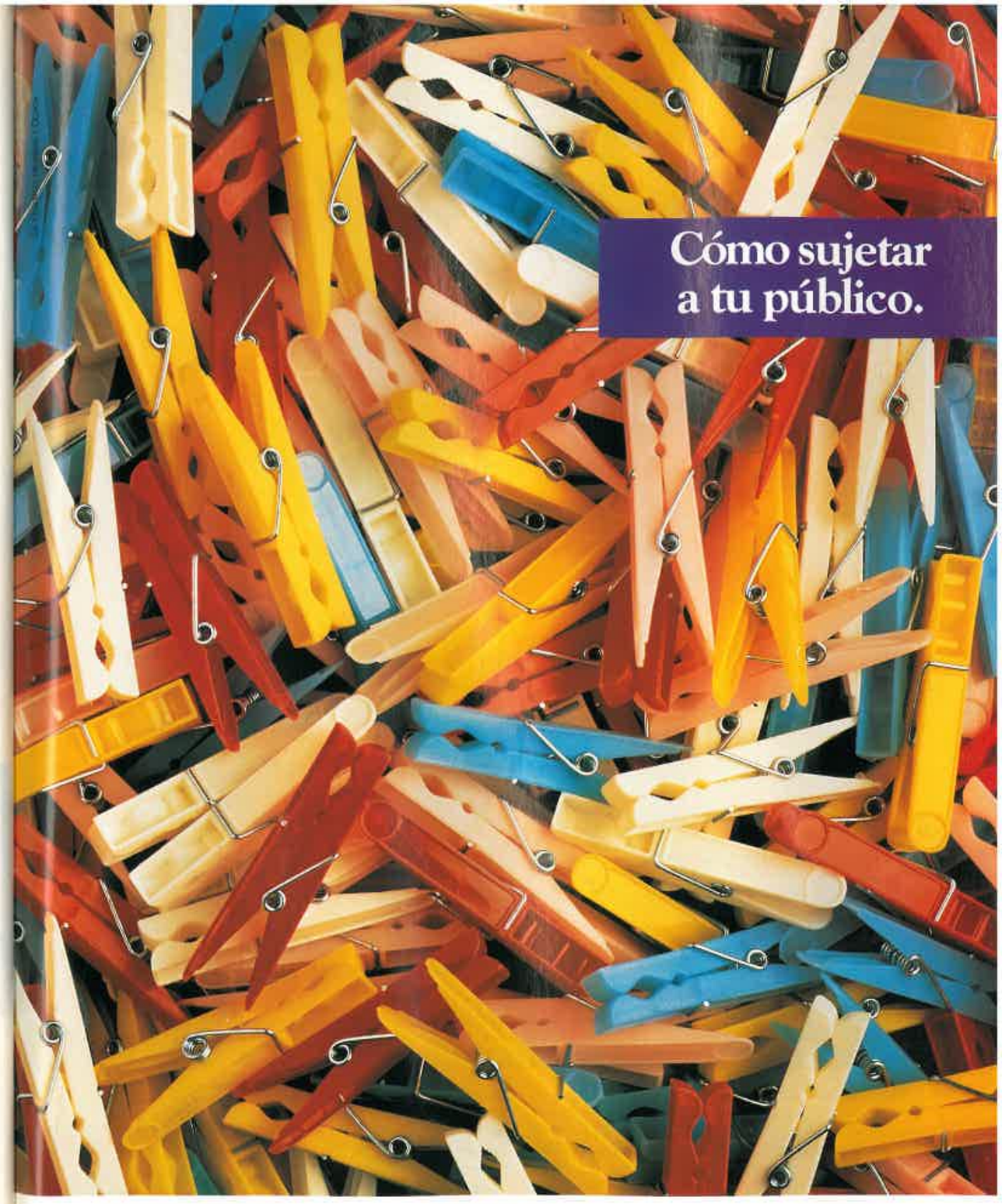
Sobre mojado, el Ferrari era indiscutiblemente inferior al Williams y al Benetton, de hecho los pilotos no lograron mejorar sobre mojado el tiempo orientativo de 1.43.000 y, en varias ocasiones, tanto Alesi como Berger perdieron el control del monoplaza por extrañas reacciones de las suspensiones que no asimilaban debidamente el cambio de carga. También se vio el estreno del Forti FG/01-95, debutante en la F-1 con el piloto brasileño Pedro Díniz, que tendrá a Andrea Montermini de compañero. El Forti presentaba un aspecto insólito con soluciones aerodinámicas muy singulares que de algún modo recordaban al Fondmetal de hace tres años. Para el estreno adoptaba un cambio manual Hewland que en el futuro será sustituido por uno secuencial.

En Estoril fue gratificante comparar las dos tendencias aerodinámicas actuales, que se diferencian principalmente por tener el morro con forma de «tiburón» o de pico de «gallo». A éste último pertenecen Tyrrell, Ferrari y Ligier entre otros, mientras que Williams, Benetton, McLaren y Jordan han optado por el «morro de tiburón».

En el momento de cerrar esta edición, al trazado de Estoril habían llegado las escuderías Jordan y Tyrrell, y con ellas el buen tiempo. ●

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

B A L L E S T A



El mejor medio es anunciarte en revistas. Porque es un medio activo que exige esfuerzo y atención para su lectura. Mientras que el 65% de la audiencia de TV realiza actividades paralelas y sólo el 2% ve un programa entero sin interrupción, (Fuente: BAT Alemania) cuando se lee una revista, incluida la publicidad, no se puede hacer otra cosa y, además, no existe el zapping.

Pasa revista a tu campaña. Para estar seguro.

ari
Asociación de Revistas de Información

NUEVO
CITROËN ZX
flash

O ESTE NO ES EL COCHE.

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

O ESTA EQUIVOCADO EL PRECIO.
Desde 1.420.000 ptas.*

Todo está correcto. Este es el coche y este es su precio. Ahora puede conseguir el nuevo Citroën ZX Flash, gasolina o diesel, con el equipamiento de un alto de gama. Una nueva serie especial con los sistemas de seguridad más avanzados: barras de protección laterales, habitáculo reforzado, cinturones de seguridad delanteros con pretensores, zona de absorción controlada de impactos... y lo más importante: el tren trasero autodireccional Citroën, un sistema exclusivo que le proporciona al Citroën ZX un comportamiento en carretera excepcional.
Nuevo Citroën ZX Flash.
Todo está correcto.

CITROËN FINANCIA(1)
19.860 Ptas. al mes
Financiación a 48 meses (56 cuotas).
Capital financiado 970.000 ptas. 7% TAE
Entrada desde 590.799 ptas.
OFERTA VALIDA HASTA EL 31 DE MARZO
(1) Financiado por PSA Credit. No compatible con otras promociones. Intereses subvencionados por Citroën.

CITROËN
NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

* PVP recomendado ZX 1.1i Flash 3p. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, oferta promocional no acumulable y subvención gubernamental en las condiciones Plan Renove II. Válido para vehículos en stock hasta fin de mes.

RBE Nº 178/95.

ESPECIAL COREA TODOS LOS MODELOS QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

SEMANAL
Motor 16

14 de marzo 1995 • Núm.595 • 375 ptas.

SALON DE GINEBRA
VUELVE LA ILUSION

MGF

FERRARI F-50

NUEVO GOLF

A RITMO DE ROLLING STONES