

ESPECIAL NUMERO
600



INCLUYE CATALOGO
MOTOS

Motor 16

18 de abril 1995

Núm. 600 • 600 ptas.

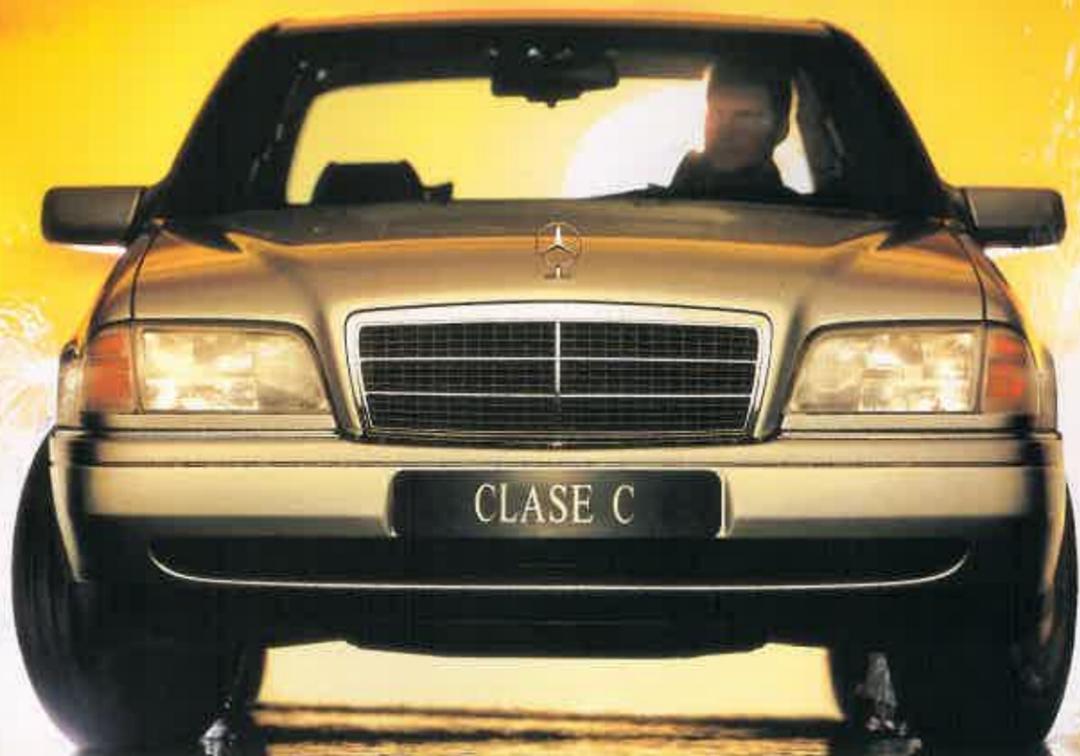
EXTRA 130 PRUEBAS

Consumos • Precios Prestaciones • Datos Técnicos • Rivales



EXCLUSIVA: YA RUEDA EL NUEVO ROVER 400

Vitamina C.



► Para no pensártelo más, rácter de un Mercedes. Y es que la Clase C. Ahora el más joven de Mercedes-Benz cada vez se adapta Mercedes te va a convencer. Con motores multiválvula de hasta 280 CV, y toda la seguridad y carácter a la vitalidad de tu forma de ser. Pura vitamina. Ven a probarlo a tu Concesionario Oficial.

► Desde 4.390.000* ptas.



Mercedes-Benz

* IVA e Impuesto de matriculación incluidos

- 5 EDITORIAL**
- 8 PUNTO DE MIRA**
- 16 LO ÚLTIMO**
Nuevo Rover 400. El sustituto del modelo más popular del fabricante inglés ya rueda por las carreteras.
- 22 AL VOLANTE**
Maserati Quattroporte. Este modelo inicia una nueva era del fabricante italiano.
- 30 A FONDO**
Honda Civic 1.5i 16V VTEC-E 5 puertas. El modelo japonés ofrece una gran economía de consumo, casi como la de un diesel.
- 36 TECNICA**
Proyecto Tulip.
- 37 PRECIOS**
- 47 EXTRA DE PRUEBAS**
Todos los datos técnicos, consumos, precios y prestaciones de los 130 modelos probados en Motor 16 este año.
- 138 DEPORTE**
Renault Espace Fórmula 1. Un proyecto explosivo: un monovolumen de la marca francesa con motor de Fórmula 1 ya ha rodado en el circuito de Paul Ricard.
- 141 A todo gas.**
- 147 Carrera de Camiones en Albacete.** Un campeonato que levanta gran expectación.
- 150 Carrera GT en el Jarama.** Los McLaren, grandes dominadores, vuelven a ganar.
- 152 Día Internacional Renault.** En el circuito de Montmeló comenzaron todas las competiciones de la marca Renault.
- 154 Gran Premio de Argentina de Fórmula 1.** Damon Hill consigue en Argentina la primera victoria de la temporada.
- 162 JUAN BALLESTA**



30 Prueba a fondo del económico Honda Civic 1.5 16V VTEC-E 5.



138 Renault Espace Fórmula 1.



36 Proyecto Tulip del grupo PSA.



22 El Maserati Quattroporte inicia una nueva etapa de la marca italiana.



154 El Gran Premio de Argentina fue escenario de la primera victoria de Hill.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 625 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 930 euros.

CHRYSLER neon



Brilla con luz propia

El Chrysler Neon

brilla con luz

propia en seguridad con doble Airbag y frenos ABS, de serie. En potencia, con su motor de 2.0L,

16 válvulas y 132 CV. En comodidad, con aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado y elevalunas eléctricos.



neon
BRILLANTE EN SEGURIDAD

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



neon
BRILLANTE EN POTENCIA

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

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:

Ángel Carchenilla

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

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

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

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1998. 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

Compromiso de futuro

ESTA semana Motor 16 cumple sus primeros 600 números. Como es lógico, para todos los que formamos parte de esta aventura periodística en la que hemos tenido momentos maravillosos, a pesar de los tiempos difíciles que nos ha tocado vivir, el hecho de haber llegado hasta aquí, con la misma fortaleza e ilusión del primer día, nos produce una verdadera satisfacción. Y nos llena de fuerzas para continuar.

Fue por estas fechas, hace 12 años, cuando un grupo de profesionales cargados de ilusión empezamos a reunirnos entorno a Tomás Cavanna, primer director de esta publicación. Nuestro objetivo era encontrar una fórmula nueva que fuera

diferente a las que ya existían en el mercado. Y lo conseguimos. Logramos crear una más imaginativa, de la que

surgió una revista atractiva con un contenido cargado de información, que ha sido y es fiel reflejo de toda la realidad que acontece en el mundo de la automoción y sus protagonistas. Y lo más importante, nunca ha disminuido nuestra vocación de generar interés y ser una herramienta útil para nuestros lectores, además de pretender siempre que puedan pasar un buen rato con ella.

Esta revista, que ha tenido que adaptarse a las nuevas tendencias y exigencias del mercado, nunca ha perdido el espíritu con el que fue fundada. Además, continuamos convencidos de que este hecho no pasa desapercibido para muchos de nuestros amigos. Cuando nos llaman para hacernos innume-

rables consultas, la mayoría nos recuerdan que conservan la colección, número a número, desde el primero hasta el último. Por eso, queremos celebrar este acontecimiento y para ello utilizamos la fórmula que mejor conocemos. Esto es, poner a su alcance una oferta editorial extraordinaria que consiste en ofrecerles un número doble. Así, en las siguientes páginas encontrarán el Extra de Pruebas. Un clásico que reúne todos los automóviles que el equipo de Producto de Motor 16 ha sometido a estudio durante el último año. Un periodo éste de gran importancia, por la cantidad de novedades que han sido presentadas. Así, gracias a un total de 130 pruebas realizadas en pro-

fundidad, podemos ofrecerles también los datos de consumos, comportamientos, prestaciones, capaci-

dad y todo aquello que sirva para comparar y orientar a nuestro lector sobre el coche que más se adapta a sus gustos o necesidades económicas. Además, acompañando a este número, le ofrecemos nuestro tradicional Catálogo de motos, con toda la oferta del mercado, en un año en el que este sector parece que se empieza a recuperar, después de la grave crisis de los dos anteriores.

Con la esperanza de que les guste y agradeciendo todo el cariño que nos demuestran tanto lectores como anunciantes, les reiteramos nuestro compromiso de futuro, de tratar de ser más amenos y de informar mejor cada día.

ANGEL CARCHENILLA

El objetivo de Motor 16 fue encontrar una fórmula diferente a las que ya existían en el mercado.

Nuevo Nissan Maxima QX



Motores V6 24 válvulas. 140 CV y 193 CV. Suspensión con sistema de control lineal calefactados. Equipo audio con compact-disc. Asientos con regulación eléctrica.

MLB. Climatizador. Tapicería de piel natural. Asientos Control automático de velocidad. 3 años de garantía total.



AHORA
Nissan

SEMÁFOROS

Que Madrid es la capital del Estado es algo que parece claro. La que no lo tiene tan claro es la Delegada del Gobierno al autorizar en un mismo día nada menos que cinco manifestaciones. ¿Que no se lo creen? Ahí van: trabajadores de Galerías Preciados, trabajadores de Alcatel, estudiantes del Colectivo Centros en Crisis, agricultores de Asaja y pescadores gallegos. El caos circulatorio en el jueves 6 de abril fue de los que marcan época. Pero es igual, a doña Pilar Lledó le importan un bledo las molestias de los ciudadanos; ella va en coche oficial, con escolta.

FASA Renault ha pasado a engrosar la larga lista de empresas del automóvil que se deciden a apoyar actividades culturales. Juan Antonio del Moral, el presidente de la firma y Julián León, Director del Museo Thyssen-Bornemisza han firmado un acuerdo para el patrocinio en exclusiva de la exposición de pintura de André Derain en Madrid. Derain, fallecido en 1954, es, como Picasso o Matisse uno de los pintores más significativos de este siglo. La exposición se inauguró el pasado día 4 de abril y permanecerá abierta hasta finales de julio. Un total de 60 obras se exhibirán en el Museo Thyssen.



LLEGA LA NUEVA CAMPAÑA DE TRAFICO

El dramatismo del entorno

LA Dirección General de Tráfico ha presentado su nueva campaña divulgativa, que un año más mantiene la «línea dura» de los últimos tres años y en la que invertirá 2.000 millones de pesetas. Bajo el slogan «las imprudencias no sólo las pagas tú», en esta ocasión se incide en el daño social que ocasionan los accidentes, concretamente en el entorno más cercano a la víctima.

Por eso, a la hora de sentar las bases para la nueva campaña, Tráfico decidió que el mensaje debía de ser una continuidad de los de últimos tres años, en los que siempre han estado presentes esas consecuencias. Primero, en 1992, con la presentación de la realidad de los accidentes y sus consecuencias inmediatas, incidiendo al año siguiente en las consecuencias a corto plazo, antes de pasar en 1994 a presentar las consecuencias a largo plazo. Todas ellas plasmadas dramáticamente para que ese impacto brusco induzca a la reflexión y «si lo logramos, y creo que sí -argumenta Muñoz Medina- es que vamos por el camino correcto».

También el dramatismo está presente en los siete spots que se emitirán por televisión a lo largo de 1995. En todos ellos a la historia humana de cada grupo se añade una reproducción del accidente en el que ha perdido la vida el ser querido, espectaculares imágenes que en esta ocasión han sido filmadas por actores y son de un realismo escalofriante. No menos escalofriantes resultan las primeras partes de cada anuncio, en las que se muestran las secuelas que para cada uno de los integrantes del entorno del fallecido ha tenido su

muerte, casos que no están sacados de la vida real pero que son un compendio que refleja todo tipo de reacciones -emocionales, psicológicas e incluso económicas- que se dan entre los afectados por una situación de este tipo. Ante la creciente siniestralidad que padecen los ciclistas, y mientras se realizan unos cortos sobre este problema que se emitirán al margen de la nueva campaña, Tráfico ha incluido este tema junto a los contenidos ya habituales de sus anteriores campañas, en las que se incidía sobre el uso del cinturón de seguridad y el casco para los vehículos de dos ruedas, la velocidad inadecuada, el alcohol, la fatiga y el respeto a los peatones. Muñoz Medina justifica la campaña por la efectividad que ha tenido hasta ahora, ya que los estudios indican una alta aceptación.



BENEFICIOS DE 4.600 MILLONES

Balance Renault

FASA Renault ha vuelto a los beneficios durante el ejercicio 1994. La sociedad que preside Juan Antonio Moral presentará a la Junta de Accionistas de la compañía un balance en el que destaca un beneficio de 4.645 millones de pesetas y que contrasta poderosamente con las pérdidas de 927 millones de pesetas que había obtenido en el año anterior.

Esta cifra obedece a un incremento importante en la facturación, que ha pasado de 483.796 millones, en el ejercicio de 1993, a 622.771 millones en el pasado año, lo que supone un importante incremento, del 28 por ciento. En la actualidad y según



Juan Antonio del Moral durante la celebración de la rueda de prensa para dar el balance.

palabras de Moral, la situación financiera del grupo es buena, con una capacidad de autofinanciación de 32.272 millones de pesetas, que supone algo más del 5 por ciento de la cifra de negocios y prácticamente igual a las inversiones en el ejercicio, que fueron de 32.570 millones.

Renault sigue en cabeza del mercado nacional, con una cuota del 15,3 por ciento, y continúa como la implantación industrial más completa, más moderna y más integrada de la industria del automóvil en España.

En su rueda de Prensa, Juan Antonio del Moral mostró su preocupación por las cifras de 1995 «un año -dijo- que va a peor conforme avanzan los meses. De no producirse algún cambio significativo, no creo que en 1995 se supere la cifra de las 900.000 matriculaciones. Aunque parece que la economía va despertando poco a poco, no se acaba de producir un despegue de la demanda interna y de la venta de automóviles».

De buena fuente

Mercedes con dinero de Kuwait

Ha entrado en vigor, en Alemania, una Ley que obliga a comunicar la titularidad de los accionistas que posean más del 5 por ciento del capital de una sociedad anónima. Esto ha permitido conocer el accionariado de Daimler Benz: el 24,4 por ciento es del Deutsche Bank y el 12,9 por ciento es propiedad del estado de Kuwait. Se sabía que dinero kuwaití había permitido la compra de un número considerable de acciones, pero no en una cuantía tan considerable. El resto del capital pertenece a inversores institucionales y pequeños accionistas.

Arriortúa se gana más enemigos

La empresa Bosch ha puesto el grito en el cielo al ser descartada por Volkswagen en un importante contrato. La política de precios de Arriortúa ha producido el que la británica Lucas haya sido la elegida para suministrar las bombas de inyección diesel, en un contrato que supone más de 200.000 millones de pesetas.

Canal de TV privado para Fiat

Se ha autorizado en Italia la constitución de un canal de TV para comunicación directa entre la matriz Fiat y sus concesiones. Las emisiones estarán codificadas y sólo dispondrán del decodificador los agentes de la red de Fiat. Por ahora, sólo emitirá durante el horario comercial y noticias e informaciones relacionadas con la entidad.

Citroën rejuvenece sus motores

La firma francesa aprovechará el restyling del Xantia para introducir motores nuevos de gasolina y diesel. El actual motor de 2 litros y 16 válvulas será complementado (en un primer periodo) por un motor de 2 litros turbo y 150 caballos y de un 1.800 de 16 válvulas y 125 caballos. En diesel, aparecerá un 2,1 litros turbo de 110 caballos para competir con los TDi del grupo Volkswagen.

Italia quiere rebajar la edad de los conductores

El Parlamento italiano estudia la posibilidad de modificar la Ley de Tráfico para permitir a los jóvenes de 16 años acceder al permiso de conducción. Se trataría de un permiso provisional, que permitiría conducir un coche de cilindrada inferior a los 2 litros, acompañado por una persona de más de 15 años de antigüedad en el carné y menor de 60 años.

PREMIO DE DISEÑO PARA EL OPEL TIGRA

Uno de los premios al diseño más prestigiosos del mundo es Car Design Award, otorgado las publicaciones Automobile Revue (Suiza), Automobiles Classiques (Francia), Automobile Magazine (USA), Auto Motor und Sport (Alemania), Automóvil (España), Auto Selekt (Holanda), Car (Gran Bretaña), Car Styling (Japón), Road & Track (USA), Vi Bilagare (Suecia) y Auto & Sesign (Italia). El primer premio ha recaído en el Opel Tigra, que ha aventajado al Alfa 145, Audi A4, Audi A8 y Ferrari 355.



ACUERDO ENTRE «LA CAIXA» Y EL RACC

La entidad bancaria catalana «La Caixa» y el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) han firmado un convenio-marco de colaboración que prevé la canalización, mediante las redes de oficinas de ambas instituciones, de los productos de «La Caixa» y el Club. El acuerdo, que tendrá una vigencia de cinco años, fue firmado por los presidentes de las dos instituciones, Juan Antonio Samaranch y Sebastián Salvadó.

FURGONETAS MERCEDES

Una nueva época

MERCEDES va a cambiar totalmente su estrategia en sus vehículos industriales, dando con ello inicio a una nueva etapa con modelos totalmente nuevos, tanto en industriales ligeros como en pesados y especiales para obras. Para ello ya tiene un calendario establecido; el primer modelo de esta nueva andadura es el Sprinter, una furgoneta totalmente nueva, que viene a sustituir a sus exitosas MB100 D y T1 y comenzará su comercialización el próximo día 21 de abril. A este vehículo le seguirá la furgoneta urbana conocida con el nombre en clave TO, que verá la luz en septiembre. A continuación Mercedes lanzará su monovolumen en el 96, de forma que a mediados del 98 habrá renovado totalmente su gama de vehículos industriales y estará en todos los segmentos.

Con la Sprinter, la marca de la estrella ha abandonado su forma tradicional de fabricar. Han dejado un poco de lado sus conceptos y ha preferido realizar un vehículo que satisfaga las necesidades de los clientes, de los que ha tenido muy en cuenta su opinión, además de analizar cuánto están dispuestos a pagar por lo que se les ofrece. Esto ha obligado a Mercedes a realizar un enorme esfuerzo en reducción de costes, de forma que pueda ofrecer un producto con un precio muy competitivo, algo que han conseguido. La nueva gama Sprinter, sorprendentemente, cuesta menos que las furgonetas a las que viene a sustituir, en algunos casos hasta un 20 por ciento menos, algo increíble teniendo en cuenta que este nuevo industrial dispone de unos motores mucho



mejores. La gama de furgonetas Sprinter está disponible en multitud de versiones, desde el típico furgón hasta el combi para transporte de personas, pasando por los chasis cabina. Para este modelo la marca tiene previstas tres motorizaciones, una diesel de 2,3 litros de 79 caballos de potencia, otra turbodiesel con intercooler de cinco cilindros de 2,9 litros con una potencia de 122 caballos y la última de gasolina de 2,3 litros con un rendimiento de 143 caballos. Esta motorización no está prevista en un principio comercializarla en España, salvo que tengan algún pedido.

El resto de apartados mecánicos es también muy diferente a los de los modelos anteriores. Las suspensiones delanteras son independientes y el eje trasero sigue siendo rígido, pero al igual que el delantero monta discos de frenos. Por otro lado todas las versiones de la Sprinter están equipadas de serie con dirección asistida. El diseño de la carrocería lo han cuidado mucho, prueba de ello es su Cx de 0,34, una cifra muy buena en un vehículo de este tipo. El interior está pensado para hacer la vida agradable a sus ocupantes. La cabina cuenta con tres plazas, todas ellas dotadas con cinturones de seguridad y con un sistema de aireación y calefacción muy eficaz. El puesto de conducción es similar al de un turismo y el asiento ofrece un buen número de posibilidades de reglaje. En definitiva, se trata de un vehículo con el que la marca de la estrella tiene la intención de seguir en los puestos de cabeza entre los vehículos industriales de su tipo.



PUNTO DE MIRA

BALENO Y VITARA V6

Lo nuevo de Suzuki

SE presentarán al público en el Salón de Barcelona el mes que viene. Uno, el Baleno, es una berlina de cuatro puertas, 98 caballos de potencia y poco más de cuatro metros de longitud de líneas suaves y aspecto compacto. El otro es un viejo conocido que incorpora ahora todo un motor de seis cilindros en V. El Baleno es un coche medio que tendrá que verse las caras con modelos tan afincados como el Seat Córdoba, el Ford Escort o el Renault 19. Aporta el precio más competitivo del segmento y un innovador sistema de control electrónico de suspensión.



Por su parte, el motor V6 incorporado al Suzuki Vitara Wagon eleva a este todoterreno japonés hasta la cota de los 135 caballos de potencia, lo que le sitúa en un terreno muy favorable en cuanto a potencia y precio frente a la competencia. El excelente motor V6 de 24 válvulas le otorga una suavidad única en todas su utilización, tanto para moverse por ciudad, carretera y campo.

Entre los elementos del equipamiento de serie cuenta con dirección asistida, llantas de aluminio, rueda libre automática para conectar y desconectar la tracción a las cuatro ruedas sin bajarse del coche y aire acondicionado.

PRECIOS SUZUKI BALENO 1.6 SEDAN

- Baleno base: 1.900.000 ptas.
- Con aire acondicionado: 2.066.000 ptas.
- Con airbag y frenos ABS: 2.240.000 ptas.
- Con airbag, ABS y A.A.: 2.406.000 ptas.

PRECIOS SUZUKI VITARA V6 5 PUERTAS

- Con aire acondicionado: 3.180.000 ptas.
- Con A.A. y airbag: 3.300.000 ptas.
- Con A.A., airbag y ABS: 3.470.000 ptas.

WYNN'S PROTECTOR DEL MOTOR

MOTOR SIEMPRE JOVEN

Coche en forma

Los automóviles actuales están hechos para durar. A condición claro de que trabajen en buenas condiciones. El Protector del Motor WYNN'S, le suministra todos los medios para preservar el buen funcionamiento de los motores modernos. Mezclado con el aceite, aumenta su poder lubricante, tanto en arranque en frío como a pleno rendimiento, evitando desgastes y manteniendo la viscosidad y demás propiedades del aceite durante más tiempo, con lo que el motor permanece siempre joven.

Comprobarlo no cuesta nada

En el próximo cambio de aceite ponga un bote de Protector del Motor WYNN'S. La mejora se nota enseguida: más nervio, más suavidad, más protección, más duración del aceite, y Ud. seguirá disfrutando de su coche durante muchos años.

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



INTELIGENCIA EN SU MOTOR

XIII SYMPOSIUM NACIONAL DE VIAS Y OBRAS

Con el tema central de Técnicas Medioambientales en Carreteras Locales, comienza el 24 de abril, en Almagro, el XIII Symposium Nacional de Vías y Obras de la Administración Local (VYODEAL), organizado por la Asociación Española de la Carretera y por la Junta de Castilla-La Mancha y la Diputación Provincial de Ciudad Real. Esta nueva edición reúne a más de 200 congresistas y una treintena de ponentes, para debatir acerca de las dificultades de lograr el equilibrio entre desarrollo viario y protección del medio ambiente.

MUSICA SOBRE RUEDAS

LA música latina está, definitivamente, de moda. Lo que pasa es que no abunda el repertorio original, sobre todo ese tipo de canciones que pueden convertirse en éxito. Por eso algunos artistas recurren a las adaptaciones para garantizarse una colección de éxitos ya contrastados. Y eso es lo que ha hecho el Combo Belga en su disco «Pasaporte latino» (Avispa ACD 025) que por cierto titulan en bilingüe spanish-english. Y es que han recurrido a los éxitos del pop internacional, como «She's a woman» de Beatles, «El muelle de la bahía» de Redding, «Aquarius» de Hair o «Groovin'» de los Young Rascals. El resultado es un disco entretenido que intenta pasar fronteras entre estilos, ahora que los que lo escuchamos en coche nos hemos quedado sin fronteras en Europa.

Y hablando de coches, si se quiere un viaje relajado y tranquilo, ahí está «Karma» (EMI 32569 2). Es un doble álbum de eso que se llama «new age» lleno de grandes nombres y temas de largo aliento. Hay monjes gregorianos y monjas medievales (oigan Vision, con música de la monja Hildegard von Bingen). Además, Voces Búlgaras, Madreus, la Callas, Battiatto, Philip Glass, Sakamoto o Radio Tarifa, por sólo citar algunos elementos que pueden resultar chocantes entre sí. Pero quienes se cansan con la «new age» de un solo estilo, aquí podrán conocer y disfrutar muestras tan variadas que en 500 ó 600 kilómetros de carretera pueden convertirse en expertos.

El público necesitaba algo nuevo

de Springsteen, pero el hombre estaba muy ocupado recogiendo oscars y grammys por sus «Calles de Filadelfia». Completada la cosecha, Bruce Springsteen vuelve a la carga, aunque con entrega parcial. Porque en su nuevo álbum «Greatest hits» (CBS/Sony 478555 2) hay 14 éxitos ya conocidos y tan sólo cuatro canciones nuevas. Sin duda ha perdido fuele este Springsteen maduro de los 90 sobre el que brilló entre el 75 y el 85. Pero los cuatro nuevos temas, que ocupan las cuatro últimas posiciones del álbum, tienen un nivel comparable al de sus mejores tiempos. Y además vuelve a tocar con la E Street Band, Clarence Clemmons incluido. Y ante ese detalle, cualquier posible objeción que pudiera ponerse no al disco, sino a la actual trayectoria de Springsteen, queda borrada.

Vuelve el sonido techno pop. O al menos de eso nos quieren convencer los componentes de The Human League en su álbum «Octopus» (DRO 98750 2), una perfecta muestra de todas las virtudes que tuvo el género, sin mostrar una evolución suficiente. Y creo que lo hacen a propósito. Cuando todos sus compañeros de aventura han humanizado el sonido de sus generadores tecnológicos, ellos los exhiben con el orgullo de quienes los supieron poner en órbita y son aún capaces de sacarle partido. Para el gusto actual, puede que la Human League suene un tanto mecánico. Pero las canciones que hacen siguen siendo buenas.

JOSÉ RAMON PARDO

AMERICANOS EN EL PORT OLYMPIC

Los próximos días 6 y 7 de Mayo está prevista la sexta concentración nacional y primera internacional del American Car Club de Cataluña. El evento tendrá lugar en el emblemático Port Olímpic de Barcelona y comprenderá, entre otras actividades, un desfile por las calles de la Ciudad Condal. Los interesados pueden ponerse en contacto con el American Car Club de Cataluña al teléfono (93) 335 94 44 o bien al Fax (93) 335 95 25.

CALENDARIO TAC-CALAFAT 1995

TAC ha fijado su calendario de Cursos de Conducción y Master de Conducción para toda la temporada.



Los cursos Stage I Y Stage Alto Nivel, de conducción sport y competición, se llevan a cabo en fechas convenientes con los participantes, ya sea en días laborables o festivos. Las fechas son: 22 y 23 de abril: conducción. 7 de mayo: master. 27 y 28 de mayo: conducción. 17 y 18 de junio: conducción. 8 y 9 de julio: conducción. 15 de julio: master. 29 y 30 julio: conducción. 16 y 17 de septiembre: conducción. 1 de octubre: master. 7 y 8 de octubre: conducción. 28 y 29 de octubre: conducción. 18 y 19 de noviembre: conducción. 9 y 10 de diciembre: conducción.

PIONEER

Presentación de la nueva gama 95

PIONEER ha presentado su completísima gama 95 dedicada al sonido en el automóvil. La oferta de este fabricante japonés comprende modelos de todas las gamas, desde la inferior llamada estratégica hasta lo más refinado. En este último segmento su modelo más representativo es el KEH-P9200RDS, uno de los mejores y más completos aparatos que pueden encontrarse en el mercado. Entre sus puntos más notables cabe destacar su amplificador de 4 x 35 watos, un sintonizador Dynas -que refuerza la calidad de recepción FM- con RDS adaptativo,



control automático de recepción, búsqueda de emisoras, reloj, mando a distancia y un control total sobre un reproductor múltiple de CD, etc... En otra vertiente, Pio-



neer ha lanzado unos exclusivos y revolucionarios subwoofers -subgraves- para ocupar el mínimo espacio en el automóvil. Entre ellos destaca un modelo diseñado para ser ubicado en el interior de la rueda de recambio. A todo ello se añade lógicamente toda una gama de amplificadores, altavoces, teléfonos móviles, etc... y muy especialmente los nuevos sistemas de navegación guiados por satélite.

NUEVA SERIE GTI COMPETICION

JBL ha presentado su nueva serie GTI para aquellos aficionados de muy alto nivel, y especialmente para los que deseen presentarse a concursos de instalación de sonido para automóviles. La serie dispone de toda una gama muy completa, siendo sus características más señaladas: los altavoces de alto rendimiento, la posibilidad de Bi-amplificar y Bi-cablear, el sonido de alta calidad, los altavoces de dos vías con ángulo de inclinación en los tweeter para obtener una mejor dispersión...



WYNN'S TRATAMIENTO DE GASOLINA SIN PLOMO

VITALIDAD PERMANENTE

Aproveche las ventajas de un combustible más limpio

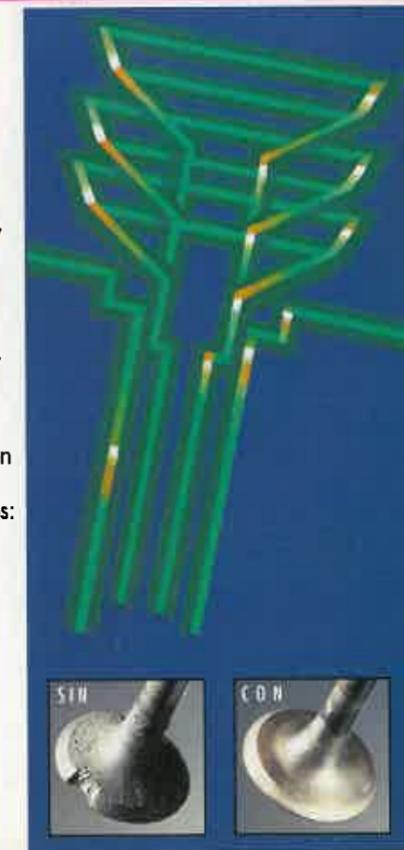
Utilizar toda la energía contenida en la gasolina sin plomo, sólo es posible si las válvulas y los cilindros están bien lubricados y el caudal de los inyectores permanece estable. El Tratamiento WYNN'S creado específicamente para este tipo de carburante, además de asegurárselo, elimina y evita suciedades y fricciones. Ud. logra así mejor combustión y optimiza el rendimiento del motor.

Experimentelo Ud. mismo

Cuando ponga carburante la próxima vez, añada también un bote de WYNN'S para gasolina sin Plomo. Los efectos son inmediatos y mejorarán a medida que haga kilómetros: el motor girará de un modo más regular. Y Ud. conducirá más seguro y ahorrando gasolina. Para mantener y optimizar las ventajas del tratamiento utilícelo de forma regular cada 2.000 km. o 4/5 llenados.



INTELIGENCIA EN SU MOTOR



BACARDI Y LA FIGURA DEL MUJERECITO SON MARCAS REGISTRADAS DE BACARDI & COMPANY LIMITED

RUM
Ron
BACARDI
Superior

BACARDI
Casa Fundada en Cuba en 1862

BACARDI and/or Bat Device are registered trademarks of Bacardi & Company Limited

MEDALS AWARDED TO BACARDI
PRODUCED BY AUTHORITY AND UNDER THE SUPERVISION OF BACARDI & COMPANY LIMITED

Casa Fundada en Cuba en 1862.

CON JAZZ & CON GOSPEL & CON SOUL & CON BLUES & CON FUSION & CON HIP-HOP & CON ACID & CON RAP.

BACARDI CON TODO



CASDEVALL PEDREÑO & PRC

En septiembre Rover iniciará la comercialización de su nueva Serie 400. Primero llegará la versión de cinco puertas, muy parecida al modelo de Honda, el Civic 5P., y a primeros del 96 llegará la versión de cuatro.

ROVER está decidida a abrir una brecha en el segmento medio del mercado, a acceder a una porción del pastel que habitualmente se llevan modelos como el Mondeo, el Laguna o el Vectra con su nueva Serie 400, un modelo en 4 y 5 puertas cuyo precio será afinado al máximo.

La compañía pretende acelerar la producción y, cuando más o menos dentro de un año tenga listos todos los motores y carrocerías, llegar a una producción de más de 200.000 Rover 400 al año. El nuevo modelo, el último Rover producido después

de 16 años de cooperación con Honda, está fabricado con una subestructura común al 600 y un aspecto exterior muy similar al del Honda Civic 5P. Rover y Honda comparten las puertas, pero el resto de paneles es diferente. El Rover 400 es muy parecido al 600, pero obviamente el carácter más familiar y menos lujoso ha llevado a eliminar muchos cromados y algunos detalles.

Aunque el 400 se llevará el mayor esfuerzo de Rover para restar ventas a las versiones básicas del Mondeo y compañía, sigue siendo más

corto, aunque es algo más grande que su predecesor. En cualquier caso, la berlina de tres volúmenes que aparecerá a principios del año próximo, tendrá el mismo tamaño que un Mondeo. La compañía dio las instrucciones necesarias a los diseñadores para conseguir personalizaciones bien diferentes entre los 400 de 4 y 5 puertas.

El 400 es un coche relativamente barato para Rover. Comparte muchos elementos con el 600 y ♦♦♦



Muchos detalles como la manecilla de la puerta son comunes también al Honda Civic 5P. El maletero ofrece una interesante capacidad aunque las plazas traseras son algo justas. A primeros del 96 llegarán las versiones de cuatro puertas.



LO ULTIMO

NUEVO ROVER 400

Versatilidad y confort



Respecto al Honda, la Serie 400 de Rover ofrece unos interiores con más inserciones de madera, un volante de diferente diseño y nuevos asientos. El tarado de los amortiguadores también ha sido modificado.

con el Honda, suspensiones, interiores, todo salvo en algunos aspectos diferenciadores necesarios para el comprador. La novedad más importante bajo la carrocería es el debut del conocido y exitoso motor de 1,6 litros de cilindrada, 16 válvulas de la Serie K de Rover, un motor de compactas dimensiones e interesante potencia, 110 caballos, que puede suponer mucha competencia a las versiones modestas de algunos rivales, aprovechando también el menor peso del conjunto.

Además de este motor se ofrecerá una mecánica de 1,4 litros de cilindrada de la Serie K con 102 caballos, que iguala las prestaciones de

algunas berlinas de dos litros. Curiosamente Rover ofrece un segundo motor de 1,6 litros (el Honda de 112 caballos) acoplado a un cambio automático de 4 velocidades que, según el departamento de marketing, es esencial para el debut de este modelo.

Los técnicos de la firma inglesa aseguran que ya se trabaja sobre un motor de 1,6 litros de la Serie K que admita utilizaciones automáticas.

A lo largo del año aparecerán un par de motores de dos litros. Uno con 136 caballos de potencia de la Serie T para una utilización por parte de todos los modelos de la marca, desde el 200 hasta el 800, y

un motor de la Serie L Turbodiesel ya ofrecido en el Rover 600. Los diesel se presentarán de dos maneras, una para los 600 con intercooler y otro sin intercooler, pero con una sofisticada electrónica para los 400. En la marca no se atreven a pronosticar cuándo saldrá el 1.8 Serie K, aunque reconocen que ya se han iniciado las pruebas. Tampoco dicen nada del dos litros V6, de 150 caballos de la Serie K, aunque hay mucho interés en que este motor salga pronto.

La carrocería, junto con la estructura básica del coche, no es particularmente revolucionaria o ligera. Sus virtudes hay que buscar- ♦♦♦

A MUCHOS ALTOS EJECUTIVOS LES GUSTARIA OCUPAR EL ASIENTO DEL PRESIDENTE DE VOLVO.



Nuevo Volvo 960.

El presidente de Volvo se sienta todos los días en un Volvo 960 3.0. Un automóvil pensado por el hombre para las sensaciones, el espacio y el confort del hombre. Porque el Volvo 960 del presidente tiene un motor construido en aluminio con 6 cilindros, 24 válvulas y 204 caballos.

Además de la nueva suspensión trasera inteligente multi-link y caja de cambios automática con tres niveles de funcionamiento según el tiempo y el ánimo que ese día tenga nuestro presidente.

Más asiento de seguridad para sus

niños, ABS, doble AIRBAG, diferencial autoblocante y el exclusivo SIPS, el sistema de protección contra impactos laterales desarrollado por Volvo. Hoy, mañana, acérquese al Volvo 960. Le gustará ocupar el asiento del **VOLVO** presidente de Volvo. *Respuesta segura.*



En un primer momento se ofrecerán los motores de la Serie K de Rover más una mecánica de 1,6 litros de Honda, al que se acoplará un cambio automático de cuatro velocidades. Más adelante llegarán otros.

vo diseño, pero el resto (mandos, relojes, salidas de aire, etcétera) es igual. El interior está bien cuidado y se ha recurrido a un volante de atractivo diseño.

La experiencia con el Honda Civic nos demuestra que la habitabilidad no será el plato fuerte del Rover 400, a pesar de que el habitáculo es mayor que el del modelo anterior; a los pasajeros de las plazas traseras les sigue faltando algo de espacio para las piernas y los más altos rozan en el techo.

El Rover 400 parece un punto final razonable para acabar los 16 años de colaboración con Honda. El diseño, la fabricación y los controles de calidad reflejan la influencia del ex socio japonés, pero los detalles de acabado, las motorizaciones y el refinamiento de las suspensiones demuestran que Rover ha acumulado la suficiente experiencia. La última palabra la tendrá el comprador. ●

S.C.

las en la rigidez, un 20 por ciento mayor que la de su predecesor gracias a una buena fundición, en el eficaz aislamiento y a una refinada suspensión. Los test realizados por Honda para su Civic 5P. han facilitado el trabajo. La suspensión está diseñada por la marca japonesa y el 400 la comparte con el Civic. Sin embargo, los técnicos ingleses han realizado algunas modificaciones en las especificaciones de la amortiguación, mejorando aún más el equilibrio conseguido por Honda. Un técnico de Rover comentó: «la Serie 400 establece un nuevo nivel de confort en los modelos de Rover».

En cualquier caso, los ingenieros ingleses prefieren acercarse más en este aspecto a la fórmula de marcas como Peugeot que a la de las marcas alemanas del segmento.

La dirección asistida es de serie en todos los modelos, pero el antibloqueo no, será de serie sólo en el 416 SLi manual y en los futuros modelos de dos litros. Todos los modelos cuentan con discos delanteros y tambores traseros, salvo cuando se monta el ABS, que se utilizan cuatro discos.

Por dentro el Rover 400 es casi un Honda. El modelo británico utiliza más madera y asientos con un nue-



COCHE DEL AÑO EN EUROPA 1995



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.

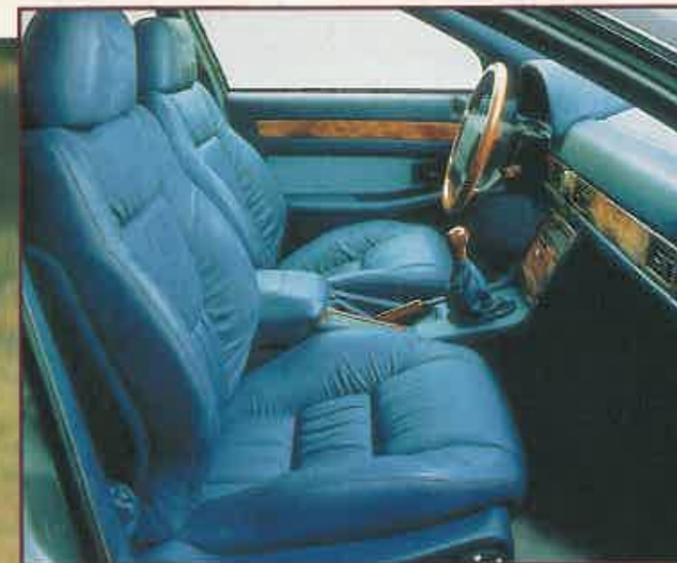
AHORA AIRBAG DE SERIE EN TODA LA GAMA.

FIAT PUNTO. LA RESPUESTA.

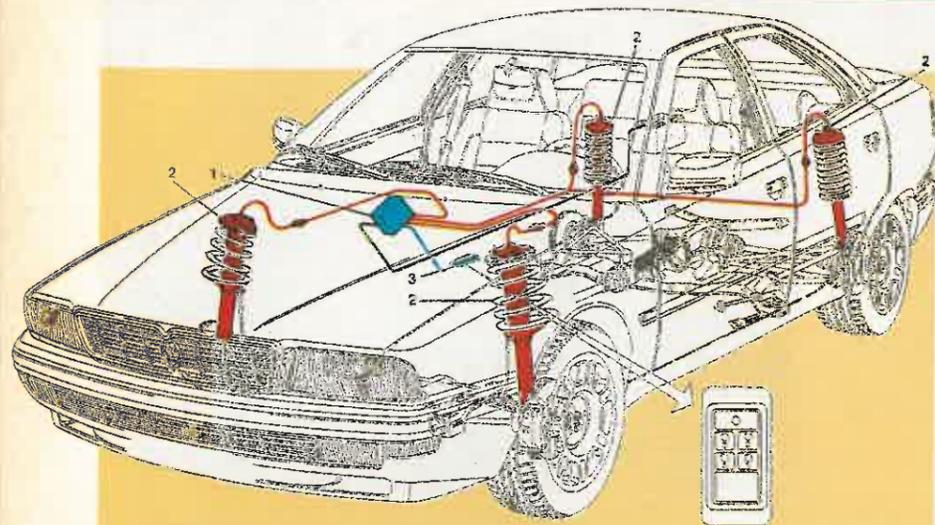


MASERATI QUATTROPORTE

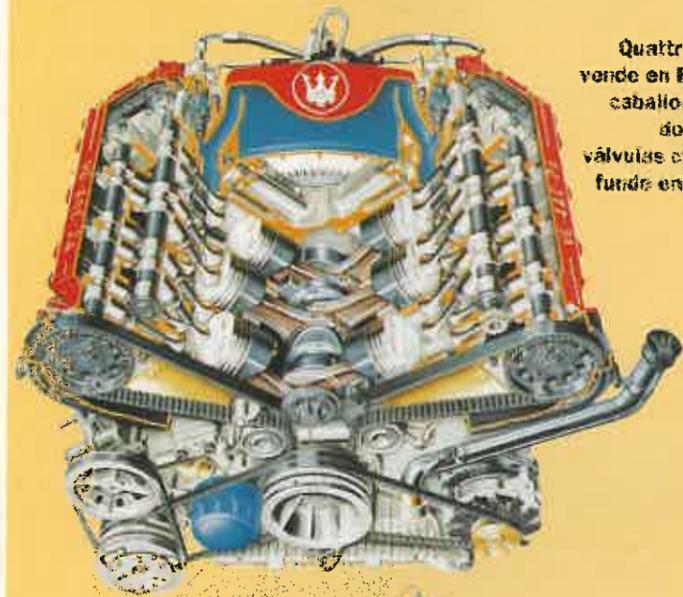
LA NUEVA ERA



El Quattroporte es el primer Maserati de la era Fiat. Se fabrica casi artesanalmente en la factoria de la marca en la ciudad de Módena y la mano del gigante italiano ha servido para civilizar una máquina impresionante, lujosa y exclusiva de 12 millones de pesetas.

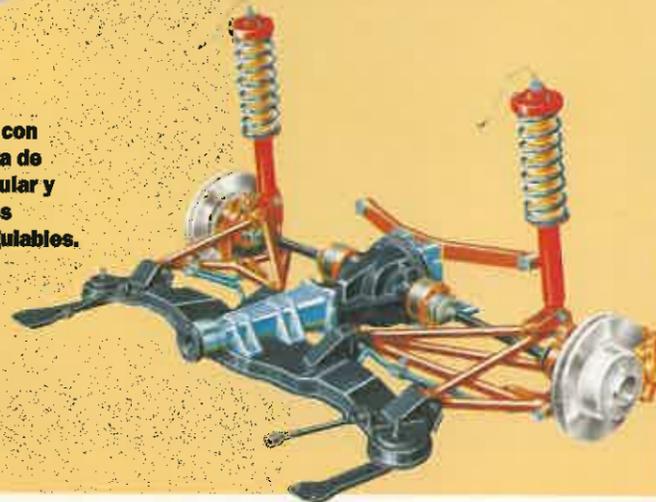


Opcionalmente el Quattroporte ofrece una suspensión de dureza regulable electrónicamente desde un mando cerca de la palanca de cambios. El sistema está compuesto por: 1/ una centralita electrónica. 2/ una electroválvula en cada amortiguador. 3/ un mando a distancia de cuatro posiciones.



El motor del Quattroporte que se vende en España da 284 caballos. Es un V6 de doble turbo y 24 válvulas cuyo bloque se funde en la factoría de Ferrari.

La suspensión posterior es independiente con una estructura de entramado tubular y amortiguadores hidráulicos regulables. Es muy eficaz.



TRAS la adquisición de la mítica Maserati por parte del gigante Fiat, hace casi dos años, la reestructuración en la marca del tridente fue inevitable. La inversión para centralizar las dos fábricas existentes en Módena fue fortísima y el aprovechamiento de las posibilidades de otras marcas del grupo permitió una reorganización del trabajo, mejorando múltiples aspectos referentes a calidad y cantidad de producción. En la actualidad son 350 personas las que trabajan en la fábrica de Maserati en la carismática ciudad de Módena, volcándose en la producción de la berlina de lujo Quattroporte. El proceso es el siguiente: la carrocería autoportante la construye en Torino una empresa que también fabrica Lamborghini; llega pintada a Maserati, donde se ensamblan el resto de las piezas mecánicas, los asientos, los guarnecidos... Desde marzo del 94 los blo-



ques del motor se realizan en la fundición de Ferrari, una de las mejores del mundo para pequeñas tiradas, el resto se fabrica, mecaniza y prueba en la propia Maserati. Los motores se tienen funcionando a diferentes regímenes durante tres horas en un banco de potencia. Curiosamente, al no disponer de pista de ensayos, los coches una vez acabados se prueban en la calle, recorriendo entre 70 y 100 kilómetros por los alrededores de Módena.

Para 1995 se tiene previsto construir entre 1.600 y 2.000 unidades que se reparten de esta forma, un 70 por ciento de Quattroporte, un 25 por ciento de Ghibli y un 5 por ciento de Shamal. El 80 por ciento de la producción se realiza sobre pedido con cuero en diferentes colores, cambio automático o manual, suspensión regulable o con el kit deportivo para el Ghibli. También ♦♦♦

DEMUESTRE SU INTELIGENCIA.



NUEVO SEAT TOLEDO PREMIUM.

Llegar hasta donde otros no llegan es símbolo de inteligencia. Sólo el nuevo Seat Toledo Premium es capaz de ofrecerle de serie, dirección asistida, motor 1.8 inyección, cierre centralizado a distancia, immobilizador y elevalunas eléctrico, por 1.905.000 Ptas. También en versiones 1.9 Diesel y 1.9 Turbodiesel.



PVP, IVA, TRANSPORTE, ANORO PROMOCIONAL Y FLSH RENOVE INCLUIDOS.

se realizan versiones especiales para mercados como Thailandia o Japón con el volante a la derecha.

Maserati también cuenta con un centro de desarrollo en el que ya se trabaja sobre el sustituto del Ghibli. El nuevo modelo verá la luz a finales del 96 y será un coche totalmente nuevo. El diseño de la carrocería correrá a cargo de Italdesign Giugiaro y se recurrirá a motores y suspensiones de origen Maserati con motor delantero y tracción trasera, salvaguardando así el carácter y la personalidad de la marca.

El nuevo Quattroporte también ha heredado esa fuerte personalidad, pero adecuando un poco más su carácter al conductor que se inclina por este tipo de vehículos. El elegante y lujoso Quattroporte que se vende en España (en Italia existe otra versión de sólo dos litros por cuestiones fiscales) ofrece cuatro cómodas plazas, lujo a raudales y un poderoso motor de 2,8 litros de cilindrada y 284 caballos de potencia

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Distribución: 2x2 árboles de levas en cabeza accionados mediante correas dentadas, 4 válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.790 cc. Potencia máxima: 284 CV (209 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 42,1 mkg. (413 Nm.) a 3.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto dos turbocompresores y dos intercoolers. Combustible: gasolina sin plomo de 98 octanos. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis velocidades, o automática de cuatro (opcional) Diferencial autoblocante. **DIRECCION:** Sistema: de piñón y cremallera con asistencia. **FRENOS:** Discos ventilados a las cuatro ruedas. Antibloqueo de frenos: Sí. **SUSPENSION:** Delantera: independiente, de tipo McPherson Trasera: Triángulos oblicuos y estructura tubular. **RUEDAS:** Neumáticos: 205/55 ZR 16/225/50 ZR16. Llantas de aleación. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en vacío: 1.560 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 80 l. Capacidad del maletero: 495 l. Vel. Max.: 260 Km/h. De 0 a 100 Km/h.: 5,9 s.

con doble turbo e intercooler. Sin embargo, el comportamiento ha mejorado notablemente. El nuevo puente trasero es de origen Ferrari, y el coche cuenta con un diferencial autoblocante al 40 por ciento (ya utilizado en el Ferrari 412), la suspensión puede ser regulable con cuatro durezas posibles (opción de 242.000 pesetas) y el antibloqueo de frenos es de serie. Un conjunto de mejoras que permiten disfrutar más de la brillante mecánica de este tracción trasera sin arriesgar el tipo más de la cuenta.

¿Pero no habría sido más lógico montar un moderno control electrónico de tracción? Le hacemos la pregunta al director técnico de la fábrica y nos reconoce que están trabajando ya sobre ello: «no queremos que un sistema así haga perder al coche ni un ápice de carácter, sin embargo también tenemos que pensar en la seguridad, por ello ofreceremos en un futuro un control de tracción opcional sobre todo para



A partir de ahora, el volante del Maserati Quattroporte cuenta con airbag de serie.

EN ESPAÑA, GARANTIA Y SERIEDAD

Módena Cars, integrado en el Grupo Berge y nuevo importador para España de Maserati, ha puesto mucho entusiasmo en relanzar la elitista firma. Entre los nuevos aliados con los que contará el comprador español, cabe destacar la ampliación de la garantía del año ofrecido por la fábrica a 24 meses, más seis meses de mantenimiento gratis (al estilo de marcas como Toyota o Lexus). El importador español ha contratado los servicios de

un técnico de la marca que también ha pasado por Ferrari y que impartirá cursillos a los concesionarios. Estos sumarán un total de siete en las principales capitales españolas, siendo Madrid y Barcelona los únicos que no compartirán exposición con otras marcas del grupo. Con todo, el importador pretende vender entre 18 y 20 coches en este año 95, una cifra ambiciosa si tenemos en cuenta que el Quattroporte cuesta 12 millones de pesetas.

las versiones con cambio automático. Este, se ofrece como alternativa al cambio de seis marchas manual que el Quattroporte trae de serie. Es un ZF con cuatro relaciones y bloqueo de convertidor que se muestra suave, eficaz y silencioso; lástima que el gatillo y la palanca en sí hayan cedido en eficacia a favor de un diseño en la línea tradicional del coche. La llegada de Fiat no ha supuesto una ganancia excesiva en cuanto a calidad de acabado, tema que sin embargo será tratado con sumo cuidado en nuestro país; en cambio, además de asegurar la permanencia de Maserati como marca, ha facilitado la incorporación de elementos de seguridad como los frenos con sistema ABS, el airbag o el sistema anti-incendio gracias al interruptor inercial. El Quattroporte mantiene viva la esencia Maserati adaptándose al conductor de nuestro tiempo.

TEXTO Y FOTOS: ANDRÉS MAS



Exclusivamente hasta final de mes

Red de Concesionarios Lancia

Primavera Lancia

El momento de invertir en un Lancia.

Los Concesionarios Lancia quieren celebrar la llegada de la Primavera con condiciones excepcionales para adquirir un Lancia Y 10, un Delta o un Dedra. Automóviles exclusivos que además de situarse a la vanguardia en el campo del confort, la seguridad o las prestaciones, cuentan hasta final de mes con unos precios irrepetibles. Acérquese a su Concesionario Lancia más próximo y le explicaremos personalmente el **Renting**, el sistema más nuevo y exclusivo de adquirir un Lancia con grandes beneficios fiscales. Dese prisa, le estamos esperando.

Lancia Y 10	desde 1.057.000* ptas.
Lancia Delta	desde 1.615.000* ptas.
Lancia Dedra	desde 1.919.000* ptas.

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

Lancia  Il Granturismo



PRUEBA DE CONSUMO DEL HONDA CIVIC

RECORD EN ECONOMIA

Un circuito de alta velocidad ha sido escenario de una competición de baja velocidad y alta economía con el Honda Civic de protagonista.



Se ha disputado una carrera, pero esta vez no de velocidad sino de economía. Honda quiere promocionar su Civic más ahorrador. Y qué mejor prueba que los especialistas constaten por sí mismos lo poco que puede llegar a gastar el Civic 1.5 VTEC-E. Se trataba de dar dos vueltas por el carril lento de la pista de pruebas del IDIADA, el Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil que depende del Departamento de Industria y Energía de la Generalitat de Catalunya.

En un recorrido de cerca de 18 kilómetros de longitud, a un promedio mínimo de 50 kilómetros por hora, una media inferior era motivo de descalificación. Los 35 participantes tomaban la salida en las mismas condiciones, o sea, una botella con 1,5 litros suplía al depósito de combustible. El consumo se medía por diferencia de pesos de la botella al comenzar y terminar el recorrido. Al final hubo un claro ganador, el coche.

El especialista que ganó lo hizo a un promedio de 52 kilómetros por hora a una increíble media de consumo de tan sólo 3,8 litros cada cien kilómetros. Pero quizás fue más espectacular el consumo del concursante que quedó en último lugar,

IDIADA, LA INVESTIGACION EN LA PRACTICA

El cuarto anillo de la pista de pruebas del IDIADA, compuesto por dos rectas y dos curvas, es el de alta velocidad. El peralte de las dos curvas arroja una pendiente máxima del 80 por ciento en el límite. El centro de este carril está delimitado por una línea amarilla discontinua llamada de velocidad neutra. Cuando se rueda por esta línea a una veloci-

dad de 200 kilómetros por hora, el peralte de las curvas compensa las fuerzas que actúan sobre el automóvil, produciendo el mismo efecto de circular por una recta. Los t é c .



ni-
cos ase-
veran que se
puede soltar el volante
sin que el coche se desvíe de su
trayectoria. Otra cosa es atreverse
a comprobarlo.

gastó 4,8 litros a una media de 71 kilómetros por hora. Aunque los valores que se obtienen en este tipo de pruebas no se ajusten a la realidad, por la baja velocidad a la que se rueda y como se rueda (a punta de gas), dan idea de las posibilidades del más económico de los Civic, que hace honor a la última letra de su nombre, E de economía.

Las pruebas de consumo en condiciones reales de conducción y tráfico efectuadas por esta revista no han arrojado resultados tan espectaculares. Pero la media de 7 litros a los cien kilómetros es la más baja que hemos alcanzado con un motor de 90 caballos. Si desglosamos la media, se verá que si no se pasa de los 90 kilómetros por hora el consumo es poco más de 5 litros a los cien kilómetros, a 120 el consumo es de 6,8 litros y castigando el pedal del acelerador no se ha conseguido gastar más de 9,1 litros, todo un prodigio de tacañería.

S.G.P.

Nada se puede comparar a ti.

Absolutamente nada. Ni en tecnología. Porque Alpine siempre se ha caracterizado por ofrecer los equipos tecnológicamente más avanzados del mercado. Ni en prestaciones. Porque Alpine siempre se adelanta al resto proporcionando las soluciones que se utilizarán en el futuro. Ni en diseño. Porque Alpine es capaz de crear unos equipos que sirven de patrón de referencia para numerosas marcas. Ni en calidad. Porque Alpine tiene establecido un sistema de control de calidad que convierte a todos sus productos en los más exigentes del mercado, desde el más sencillo y asequible, al más sofisticado y alto de gama. ALPINE, por tecnología, prestaciones, diseño y calidad: INCOMPARABLE.

ALPINE
Car Audio and Communication Systems



RADIO-CASSETTE ALPINE TDM-7526F
25W x 4, Control CD Shuttle, Sintonización "Max Tune", Control electrónico de volumen, Frontal extraíble



CAMBIADOR CD ALPINE CHM-S600
Capacidad para 6 compact disc, El más pequeño del mercado, Mecanismo de cambio de disco ultrarrápido y silencioso

A FONDO



HONDA CIVIC 1.5i VTEC-E

VIRTUDES	DEFECTOS
Bajo consumo	Recuperaciones
Manejo del cambio	Rueda de repuesto de emergencia
Interior llamativo	Desarrollos largos

PRECIO: 2.040.000 PTAS.



HONDA CIVIC 1.5i 16V VTEC-E 5p.



Casi un diesel

Es la versión más económica de consumo de la nueva gama Civic de 5 puertas. Su motor de 90 caballos de potencia no se caracteriza por unas prestaciones elevadas pero el gasto medio ronda los 7 litros, una cifra casi normal en los diesel.

Motor 16
Prueba

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

Si la versión 1.6i SR de la nueva gama Civic de 5 puertas (Motor 16 n° 590) era criticada porque sólo se iban a vender 200 unidades durante este año, no se puede decir lo mismo de la que nos ocupa. La previsión del importador español es comercializar 1.500 coches del 1.5, lo que supone justo la mitad del total de la gama. Es, por tanto, el Civic con la nueva carrocería más interesante para el gran público.

Aunque hay otra versión algo más barata y de menor cilindrada pero igual de potente, el 1.5i VTEC-E (las siglas de la distribución variable más la de económica) destaca por su consumo más bajo. El principal responsable es el grupo propulsor. Un motor de cuatro cilindros con la misma base que la del resto de sus hermanos, es decir, bloque en aluminio, un solo árbol de levas y culata de cuatro válvulas por cilindro. Como en el Civic más potente, también se emplea la distribución variable, un sistema para una mejor respuesta del motor a bajo y medio régimen.

En la práctica, el fabricante ha logrado su propósito de que esta versión sea la más económica de consumo, pero perjudicando en cierto modo las prestaciones en general y las recuperaciones en particular. Los 90 caballos que desarrollan están tan «comprimidos» que da la sensación de que rinde menos potencia. Cuando se acelera con algo más de intensidad de lo normal en marchas largas, a veces parece como si no pudiera con tal presión y es necesario pisar menos. A pesar de esa velocidad máxima de 180 kilómetros por hora, que no alcanza fácilmente, y unas aceleraciones normales, las recuperaciones no son nada buenas. Por lo tanto, los conductores exigentes con las prestaciones deben abstenerse. Además de las



Una segunda guantera está en la parte izquierda del salpicadero. Los retrovisores se regulan eléctricamente.



Las llantas son de chapa. El motor de 1.500 destaca por su bajo consumo.



modificaciones efectuadas en el motor para conseguir un consumo mínimo, los desarrollos de la transmisión son muy largos para que el motor gire a pocas vueltas; a 100 kilómetros por hora la aguja del cuentarrevoluciones no sobrepasa la marca de 2.500. Un planteamiento lógico pensando en la filosofía del coche, pero no tanto si el coche se va a utilizar la mayor parte en una carretera de segundo orden, donde el manejo del cambio es una constante. Bien sea en una zona de muchas curvas o en otra con multitud de camiones, el manejo intermitente del cambio (por cierto, una delicia) del Civic 1.5 será obligado. Que a nadie se le ocurra adelantar a un camión en quinta velocidad porque va a tardar más de 20 segundos.

Eso sí, el coche no gasta nada. Según la media ponderada de consumo, el Civic tiene un consumo de 7 litros cada cien kilómetros, que es una de las cifras más bajas, sino la que más, de un coche con motor de gasolina de 90 caballos que ha pasado por Motor 16. Por debajo de 100 kilómetros por hora, gastar del orden de 5 litros es tarea sencilla; para conseguir una cifra más baja ya hay que hilar muy fino, como se puede ver en otras páginas de este número, pero se pueden conseguir cifras espectaculares.

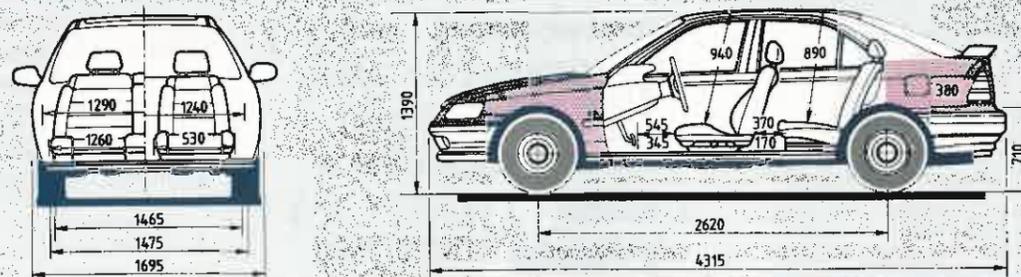
En cuanto a otros órganos mecánicos, el coche no dispone de ABS, aunque si se dosifica bien el pedal del centro en caso de apuro se consiguen unas más que decentes distancias de frenado; la dirección es asistida y los reglajes de la suspensión son más blandos que rígidos, lo que garantiza un buen confort.

Como en el 1.6, esta versión también va equipada en el interior con unas bandas decorativas imitando madera, los elevalunas delanteros y los retrovisores exteriores se regulan de forma eléctrica y el cierre es centralizado.

El Civic 1.5, sin ser la mejor opción de su segmento, es una oferta interesante y los poco más de dos millones de pesetas que cuesta no es una cifra exagerada.

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

MEDIDAS



FICHA TÉCNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.493 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 84,5 mm. Compresión: 9,3 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 13,4 mkg (131 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Combustible: gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISIÓN
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,8 km/h. En 2ª: 16,3 km/h. En 3ª: 24,5 km/h. En 4ª: 31,6 km/h. En 5ª: 40,9 km/h.

DIRECCIÓN
Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,48. Diámetro de giro: 10,2 m.

FRENOS
Delante: Discos ventilados (240 mm de Ø). Detrás: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, con doble brazo oscilante, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con doble brazo oscilante, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS
Neumáticos: 175/65 R 14. Llantas de acero de 5J x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en vacío: 1.080 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	Km/h	180
ACELERACIÓN (seg.)		
400 m salida parada		18,8
1.000 m salida parada		34,2
De 0 a 100 km/h		12,8
Recorriendo (metros)		218
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en 4ª		21,8
400 m desde 40 km/h en 5ª		24,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		40,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		46,5
De 80 a 120 km/h en 4ª		15,7
recorriendo (metros)		438
De 80 a 120 km/h en 5ª		21,6
recorriendo (metros)		602

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD		
A 29,9 km/h de promedio		8,0
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo		5,2
En conducción rápida		9,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo		6,8
A 140 km/h de cruceo		7,9
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km		7,0
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		730

FRENOS

A 60 Km/h: 15,8 metros. A 100 Km/h: 45,3 metros. A 120 Km/h: 66,8 metros.

SONORIDAD

Al ralentí: 43,5 dB. A 60 Km/h: 61,0 dB. A 90 Km/h: 63,8 dB. A 120 Km/h: 67,0 dB. A 140 Km/h: 72,1 dB. A Tope: 75,2 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●	●	
Manómetro de aceite	●	●	
Termómetro de agua	●	●	
Indicador de carga batería	●	●	
Ordenador de a bordo	●	●	
Cierre centralizado	●	●	
Mando a dist. apert. puertas	●	●	
Elevalunas eléctricos del.	●	●	
Elevalunas eléctricos tras.	●	●	
Retrovisores reg. 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 CD	●	●	●
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●	●	●
Airbag acompañante	●	●	●
Pretensor cinturones	●	●	●
Reposacabezas traseros	●	●	●

OPCIONES:

Aire acondicionado: 225.000 ptas. Doble airbag + techo eléctrico: 200.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)



CONCLUSION

Con un gasto de gasolina de casi un litro menor que el mejor de sus rivales, el Civic juega su principal baza en la economía de consumo, porque por la relación precio/equipamiento los modelos menos conocidos como el Daewoo Nexia o el Hyundai Lantra están por encima del Honda. Con su enorme maletero, el Toledo ofrece la mejor opción para el usuario que necesite mucha capacidad, aunque su equipamiento de serie es muy básico y sólo lleva lo imprescindible. Respecto a los modelos coreanos, el Lantra es el más largo y el único de los cuatro que no tiene carrocería de cinco puertas; el Nexia, y sus 4,25 metros, es el más corto.

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



CAPACIDAD MALETERO (En litros)



COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. c/ Osona, 1 Urb. Mas Blau. 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 80 07. **Red de post-venta:** 40 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 204.000 ptas. **Plazos:** 48 de 52.510 ptas. **Precio final aplazado:** 2.724.496 ptas. **COSTE POR KM.** **Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 23,81 ptas/km. **Coste financiero:** 33,64 ptas/km. **Coste por km. Total:** 57,45 ptas/km.

SEGURO

A terceros: 65.062 ptas/año. **Todo Riesgo (A terceros + robo + incendio + rotura lunas y daños):** 188.880 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor varón de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



Motor 16

POR ENCIMA
HABITACULO INDEFORMABLE
DE CERCA
AIRBAG/ABS
POR DETRAS
MAXIMA CAPACIDAD
POR DENTRO
AIRE ACONDICIONADO
DE LADO
BARRAS LATERALES
POR FUERA
DIRECCION ASISTIDA
POR DELANTE
GASOLINA, DIESEL, TURBO-DIESEL

NUEVO 405 EMBASSY



EL MEJOR PRECIO
DE LEJOS
 LO MIRES POR DONDE • LO MIRES

DESDE **2.080.000** PTAS

PEUGEOT 405. LA ELECCION MAS SEGURA.

PVP RECOMENDADO 405 EMBASSY 1.8 (IVA, IMPUESTO DE MATRICULACION, TRANSPORTE, PROMOCION, SOBREVALORACION USADO Y RENOVE II INCLUIDOS), PROMOCION NO ACUMULABLE A OTRAS EN VIGOR, VALIDO HASTA FIN DE MES PARA VEHICULOS EN STOCK. VERSION VISUALIZADA 405 STI.

405
 PEUGEOT



El coche es reciclable y su tasa de valorización es del 95 por ciento. Mide 2,2 m. de largo por 1,4 m. de ancho.

ciudad de puerta a puerta, no tener necesidad de comprarlo ni de mantenerlo y una vez utilizado devolverlo sin más es la idea englobada en el proyecto Tulip.

El funcionamiento de esta red de transporte individual sería el siguiente: el abonado dispone de un telemando con su código personal, acude a la estación más próxima Tulip y fija su telemando en la consola del coche. Durante el trayecto, se mantiene en contacto directo con el ordenador central para pedir informaciones, consejos o trayectos idóneos. Al acabar la utilización del

PROYECTO TULIP

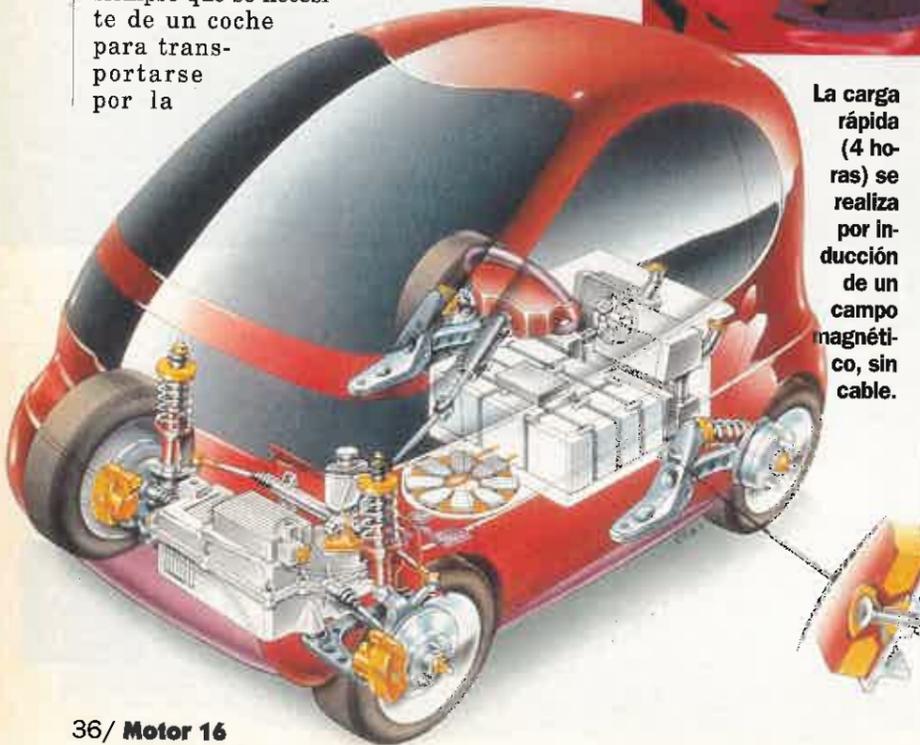
Para las ciudades del futuro

UN transporte urbano, individual y público, parece algo confuso, pero para el grupo PSA está más claro que el agua. Disponer siempre que se necesite de un coche para transportarse por la



La carga rápida (4 horas) se realiza por inducción de un campo magnético, sin cable.

coche aparca en cualquier estación Tulip y una memoria permite saber la fecha y los gastos de alquiler. El coche está realizado bajo el Concepto de Casco Compuesto «CO3» que limita el número de elementos de la estructura, sus materiales y su fabricación. Los materiales en *sandwich* ya son conocidos en la industria náutica y son muy reciclables: un núcleo de espuma rígida de poliuretano moldeado y recubierto de fibra de vidrio impregnada por inyección con resina de poliéster. Con una absorción a los choques un 87 por ciento superior a la del acero y dotado de *airbag*, el Tulip ofrece un alto grado de seguridad. Para motorizarlo, se ha recurrido al motor eléctrico que ya equipa al 106 y al AX, con 75 km/h de velocidad máxima, recargable sin cable y con una autonomía superior a los 60 km. ●



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 sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: Elevavallas 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	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● 145 1.4i	1.825.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	150.000		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 Lana	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	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. Iona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	

AUDI															
● A4 1.8	3.250.000	1.781	125	205	10,5	8,5	447,9	257.000	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
● A4 1.8 Turbo	3.790.000	1.781	150	222	8,3	8,4	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
● A4 1.8 Turbo Quattro	4.224.000	1.781	150	220	8,4	9,3	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.6 V6	4.165.000	2.598	150	220	9,1	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.6 V6 Quattro	4.599.000	2.598	150	218	9,1	10,6	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6	4.990.000	2.771	174	230	8,2	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6 Quattro	5.424.000	2.771	174	229	8,2	10,6	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 1.9 TDI	3.350.000	1.896	90	183	13,3	5,3	447,9	257.000	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
● 80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 S-2 Quattro Avant	7.327.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	290.000	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	Serie
● A6 S-6 2.2 Quattro rmb	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	6,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.5 TDI CV	5.300.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	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	Serie	Serie
● A6 2.8 V6 Avant	6.081.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	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	Serie	(1)
● 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	Serie	(1)
● A-8 V-6 2.8 Aut.	7.834.000	2.771	174	225	10,2	11,6	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
● A-8 4.2 Quattro Traction	10.769.000	4.172	300	250	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)

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



PEUGEOT

OFERTAS

Gama 106:

Sobretasación del vehículo usado en **120.000 pesetas.**

Gama 205:

Sobretasación del vehículo usado en **120.000 pesetas.**

306 XSi y S16:

Sobretasación del vehículo usado en **40.000 pesetas.**

(resto de gasolina):

Sobretasación **180.000 pesetas.**

(resto diesel):

Sobretasación **115.000 pesetas.**

405 Embassy 2.0 y TD:

325.000 pesetas.

Resto de versiones;

175.000 pesetas.

Gama 605:

Sobretasación del vehículo usado en **200.000 pesetas.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.601.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000
● Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.720.000	1.488	67	165	14,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	57.000	76.000
● Corsa 5p. Viva 1.2i	1.451.000	1.195	45	145	19,5	6,2	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000
● Corsa 5p. Swing 1.2i	1.548.000	1.195	45	145	19,5	6,2	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000
● Corsa 5p. Swing 1.4i	1.621.000	1.389	60	155	15,2	7,4	373,0	155.000	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000
● Corsa 5p. GLS 1.4i Si	1.890.000	1.389	90	180	11,0	7,4	373,0	155.000	31.000	Serie	Serie	Serie	168.000	57.000	76.000
● Corsa 5p. Viva 1.5 D	1.563.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000
● Corsa 5p. Swing 1.5 D	1.664.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000
● Corsa 5p. Swing 1.5 TD	1.783.000	1.488	67	165	14,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	57.000	76.000
● Tigra 1.4i 16 V	1.946.000	1.389	90	190	11,5	7,4	392,2	142.000	31.000	Serie	Serie	Serie	(2)	(3)	Serie
● Tigra 1.6i 16 V	2.356.000	1.598	106	203	9,8	7,6	392,2	142.000	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Astra 3p 1.4i	1.714.000	1.389	60	160	16,0	7,3	405,1	-	34.000	-	-	56.000	174.000	-	Serie
● Astra 3p Sport 1.8i 16V	2.550.000	1.799	115	200	9,5	8,3	405,1	155.000	34.000	Serie	36.000	Serie	174.000	64.000	Serie
● Astra 3p GSi 2.0i 16V	3.113.000	1.998	150	220	8,0	8,3	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie
● Astra 3p Cabrio 1.8i 16V	3.434.000	1.799	115	200	9,5	8,3	423,9	155.000	Serie	Serie	Serie	Serie	174.000	Serie	Serie
● Astra 4p GL 1.4i	1.928.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	-	Serie
● Astra 4p GL 1.6i 16V	2.010.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie
● Astra 4p Merit 1.6i 16V	2.130.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie
● Astra 4p GLS 1.6i 16V	2.207.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie
● Astra 4p GLS 1.6i Aut.	2.306.000	1.598	100	183	12,5	8,5	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie
● Astra 4p GL 1.7 DTL	2.089.000	1.700	68	164	16,0	6,2	423,9	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie
● Astra 4p GL 1.7 TD	2.231.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie
● Astra 4p GLS 1.7 TD	2.428.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie
● Astra 5p GL 1.4i	1.928.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	-	Serie
● Astra 5p GL 1.6i 16V	1.961.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie
● Astra 5p Merit 1.6i 16V	2.130.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie
● Astra 5p GLS 1.6i 16V	2.207.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie
● Astra 5p GLS 1.6i Aut.	2.306.000	1.598	100	183	12,5	8,5	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie
● Astra 5p GL 1.7 DTL	2.089.000	1.700	68	164	16,0	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie
● Astra 5p GL 1.7 TD	2.231.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie
● Astra 5p GLS 1.7 TD	2.428.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie
● Astra GL 1.6i 16V Caravan	2.064.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie
● Astra Merit 1.8i 16V Carav.	2.184.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie
● Astra Club 1.8i 16V Carav.	2.608.000	1.799	115	195	10,0	8,4	427,8	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	Serie	Serie
● Astra GL 1.7 TD Caravan	2.332.000	1.686	82	168	14,5	6,5	427,8	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie
● Vectra 4p Merit 2.0i	2.655.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	177.000	94.000	(4)
● Vectra 4p Sport 2.0i 16V	3.447.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 4p CDX V6 2.5i	4.031.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 4p CDX V6 2.5i Aut.	4.234.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 4p GL 1.7 TD	2.903.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	177.000	94.000	(4)
● Vectra 5p Merit 2.0i	2.742.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 5p Sport 2.0i 16V	3.534.000	1.998	136	210	9,5	8,3	435,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 5p CDX V6 2.5i	4.118.000	2.498	170	233	7,8	9,7	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 5p CDX V6 2.5i Aut.	4.431.000	2.498	170	233	8,0	9,8	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Vectra 5p GL 1.7 TD	2.990.000	1.698	82	176	14,5	6,0	435,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	177.000	94.000	(4)
● Calibra 2.0i	3.705.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Calibra 2.0i 16V	3.824.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Calibra Color Edition 2.0i 16V	3.877.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Calibra 2.5i V6 24V	4.263.000	2.498	170	237	7,6	9,6	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Calibra 2.0i 16V Turbo 4x4	4.980.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega 2.0i 16V	4.075.000	1.998	136	210	11,0	9,2	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie
● Omega CD 2.5i V6	4.843.000	2.498	170	223	9,5	9,9	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega CD 2.5i V6 Aut.	5.065.000	2.498	170	218	11,5	10,1	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega MVS 3.0i V6	5.918.000	2.962	211	240	8,8	10,7	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega MVS 3.0i V6 Aut.	6.139.000	2.962	211	230	9,8	10,9	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega 2.5 TD	4.488.000	2.497	130	200	12,0	7,9	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie
● Omega 2.0i 16V Caravan	4.233.000	1.998	136	202	11,5	9,4	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie
● Omega CD 2.5i V6 Caravan	5.000.000	2.498	170	215	10,0	10,0	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Omega 2.5 TD Caravan	4.648.000	2.497	130	195	12,5	8,0	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie
● Front. 3p Sport 2.0i T. Lona	3.015.000	1.998	115	157	14,3	11,0	419,0	-	45.000	(5)	(5)	Serie	-	105.000	-
● Frontera 3p Sport 2.0i	3.065.000	1.998	115	157	14,3	11,0	419,0	-	45.000	(5)	(5)	Serie	-	105.000	-
● Frontera 3p Sport 2.8 TDi	3.700.000	2.772	113	149	16,0	9,5	419,0	-	45.000	(5)	(5)	Serie	-	105.000	-
● Frontera 5p 2.2i 16 V	3.650.000	2.198	136	161	13,6	11,1	469,0	215.000	45.000	Serie	Serie	Serie	-	105.000	-
● Frontera 5p 2.8 TDi	3.925.000	2.772	113	149	16,8	9,9	469,0	215.000	45.000	Serie	Serie	Serie	-	105.000	-
● Monterey 3p RS 3.2i V6 24V	4.749.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Monterey 3p RS 3.1 TD	4.671.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Monterey 5p LS 3.2i V6 24V4	7.070.000	3.165	177	170	11,5	15,5	454,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Monterey 5p LS 3.1 TD	4.596.000	3.059	114	150	16,6	11,2	454,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

Nota: Opción (1): Paquete Confort que incluye elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado y dirección asistida: 104.000 ptas. Opción (2): Paquete Seguridad que incluye ABS y Airbag para el acompañante: 173.000 ptas. Opción (3): Paquete Óptico que incluye llantas de aleación, neumáticos 185/55 HR 15, faros antiniebla delanteros y volante de cuero: 98.000 ptas. Opción (4): Paquete Exclusivo que incluye aire acondicionado, airbag para el conductor y radiocasete estéreo SC303: 260.000 ptas. Opción (5): Paquete Funcional que incluye además, radio cassette y consola trasera: 102.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● 106 KID 1.0 3p	1.239.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	-	26.200	-	-	-	-	-	-
● 106 Midnight 1.1 3p	1.471.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	171.400	Serie	-	-	-	-	-	-
● 106 Long Beach 1.4 3p	1.465.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	171.400	26.200	Serie	Serie	-	-	-	

A FONDO.....pag.

Affa Romeo 145 1.4.....	50	Ford Mustang.....	58	Mercedes C36.....	68	Saab 900 V6 Cabrio.....	77
Affa Romeo 164 Q4.....	50	Ford Probe 2.0.....	60	Mitsubishi Space Wagon.....	68	Saab 9.000 V6.....	77
Audi A4 1.8.....	51	Ford Scorpio 2.0.....	60	Nissan Maxima QX.....	70	Seat Ibiza GTi 16V.....	78
Audi A8 4.2.....	51	Honda Civic 1.6 SR.....	61	Opel Corsa 1.4 16V.....	70	Ssangyong Korando Family.....	78
BMW 328i.....	52	Hyundai Accent 1.5 4p.....	61	Opel Omega 2.0i.....	72	Ssangyong Musso.....	79
Citroën Xantia Activa.....	52	Hyundai Accent 1.5 GS.....	62	Pontiac Firebird.....	72	Tata Telcosport.....	79
Chevrolet Corvette.....	54	Jeep Cherokee 2.5 EFI.....	62	Porsche 911 Carrera 4.....	73	Toyota Carina 2.0d.....	80
Daewoo Aranos.....	54	Jeep Cherokee TD.....	64	Porsche 911 Carrera Cabrio.....	73	Toyota Lexus GS 300.....	80
Daewoo Nexia 1.5 16V.....	56	Kia Sportage.....	64	Porsche 911 Carrera Tiptronic.....	74	Toyota RAV4.....	81
Fiat Cinquecento Sporting.....	56	Lancia Delta Turbo DS.....	65	Renault Laguna 2.2D.....	74	Toyota Supra Turbo Targa.....	81
Fiat Coupé Turbo.....	57	Land Rover Discovery TDi.....	65	Renault Twingo Easy.....	75	Volvo 440 1.9 TD.....	82
Fiat Punto Cabrio.....	57	Mazda Xedos 9.....	66	Rover 115 SD.....	75	Volvo 850 T5R.....	82
Ford Escort TD.....	58	Mercedes C280.....	66	Rover 220 Coupé.....	76	Volkswagen Golf 1.9 TDi.....	83
				Saab 900 2.3.....	76	Volkswagen Golf Variant.....	83

PRUEBAS DE GAMA.....pag.

- BMW 730i/740i.....84
- Citroën Evasion/
Peugeot 806 TD.....85
- Citroën Evasion/Fiat Ulysse/
Peugeot 806 2.0 Turbo.....86
- Jaguar XJ 3.2/4.0/XJR.....87
- Opel Tigra 1.4i/1.6i.....88
- Range Rover TD/4.6i.....89
- Gama Lancia Kappa.....90
- Volkswagen Polo 1.0i/1.3i/1.6i.....92

COMPARATIVAS.....pag.

- Audi A6 V6/Opel Omega 2.5 V6.....93
- Audi A6 TDi/BMW 525 TDS/
Mercedes 300B/Opel Omega
2.5 TD/Peugeot 605 SVdt.....94
- Audi RS2/Porsche 911 Carrera.....96
- BMW 316i Compact/
VW Golf GTi.....97
- BMW 318 Ti/Citroën ZX 16V/
Ford Escort RS 2.000/Opel Astra
GSi 16V/Peugeot 306 16V/Renault
19 RSi 16V/VW Golf GTi 16V.....98
- BMW 525 TDS Touring/
Opel Omega 2.5 TD Caravan.....100
- Cadillac Seville/
Mercedes 500 S.....101
- Citroën Evasion/
Renault Espace.....102
- Citroën XM DT/Peugeot 605 DT.....103

30.000 kms.....pag.

Fiat Punto.....	114
Opel Corsa.....	115
Renault Twingo.....	116

Sumario



Alfa Romeo 145 1.4



MAS PERSONALIDAD

VIRTUDES

- Diseño atractivo y original
- Espacio interior y confort
- Carrocería de uso polivalente

DEFECTOS

- Rumorosa elevada del motor
- Prestaciones
- Posición de los pedales

Precio 1.825.000 Ptas.

CON el 145, Alfa Romeo aporta un toque de originalidad y personalidad. Es un coche con una línea diferente y unos rasgos muy agresivos. Cuenta con una gran superficie acristalada, que permite tener una buena visibilidad desde el interior. Acceder a su interior no plantea problemas gracias al buen tamaño de las puertas. La marca italiana ha dotado al 145 del tradicional motor boxer que se utilizaba en el modelo anterior, el 33, pero sometido a una remodelación con el fin de adaptarlo a las exigencias ac-

FICHA TECNICA
Cilindrada: **1.351 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **90 CV (66 kW) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **11,7 mkg (115 Nm)/4.400.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.140 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **15,0 s.** 1.000 m. salida parada: **36,0 s.** Velocidad máxima: **172 km/h.** Consumo urbano: **11,0 l/100 km.** A 90 km/h: **7,2 l/100 km.** A 120 km/h: **8,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **48,2 m.** (Publicado en el Nº 577).

tuales de protección del medio ambiente, por lo que ahora dispone de inyección electrónica multipunto y catalizador. El rendimiento del motor de 1,3 litros y 90 caballos de potencia no se ve reflejado en unas buenas prestaciones, baste como ejemplo los 15 segundos que tarda en acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora. Las suspensiones tienen unos tarados suaves, que benefician el confort de marcha. En definitiva un modelo que tiene un buen tamaño interior con una buena capacidad de carga de maletero.

Audi A4 1.8i



PUNTO DE PARTIDA

VIRTUDES

- Comportamiento seguro
- Confort de marcha
- Consumos contenidos

DEFECTOS

- Climatizador opcional
- Aceleraciones pobres
- Habitabilidad trasera justa

Precio 3.250.000 Ptas.

EL Audi A4 1.8 marca el punto de partida de una nueva era: la de la tecnología de las cinco válvulas por cilindro en un modelo de gran serie. Las ventajas que aporta la utilización de una culata con cinco válvulas por cilindro ha permitido ofrecer una mecánica muy progresiva y equilibrada que obtiene un nivel de prestaciones destacable con unas cifras de consumo realmente moderadas, que se establece por debajo de los nueve litros de media. La nueva mecánica no sorprende al conductor con fulgurantes

FICHA TECNICA
Cilindrada: **1.781 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **5.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **125 CV (92 kW) a 5.800 rpm.** Par máximo/rpm: **17,6 mkg (173 Nm)/3.950.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.225 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,3 s.** 1.000 m. salida parada: **33,2 s.** Velocidad máxima: **203,6 km/h.** Consumo urbano: **10,2 l/100 km.** A 90 km/h: **6,0 l/100 km.** A 120 km/h: **7,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **44,2 m.** (Publicado en el Nº 585).

aceleraciones, pero resulta muy equilibrada a cualquier régimen de giro y en todo momento encontramos una buena respuesta al acelerador. El A4 tiene una excelente estabilidad, gracias al nuevo sistema multibrazo de aluminio que aporta gran ligereza y resistencia al conjunto del tren delantero. No podía fallar Audi con el nuevo A4 en el nivel de acabado, presentando unos guarnecidos y un salpicadero con unos materiales que ofrecen una imagen impecable; el equipamiento también es mucho más completo.

Alfa Romeo 164 Q4



PARA MUY POCOS

VIRTUDES

- Estabilidad a toda prueba
- Motor muy brillante
- Presentación y equipo

DEFECTOS

- Tacto del pedal del freno
- Reglaje del volante simbólico
- Recorrido de 3ª y 5ª muy junto

Precio 7.468.000 Ptas.

LA pureza de raza que atesora el 164 Q4 se refleja en un pedigrí capaz de ganar muchos concursos, cuenta con 230 caballos de potencia, 6 cilindros en V, tres litros de cilindrada, cuatro árboles de levas en cabeza, 24 válvulas, caja de cambio con seis velocidades y tracción a las cuatro ruedas. Sobre el asfalto, el Q4 es tan impresionante como sobre el papel. El mecanismo de tracción total es parecido al del Porsche Carrera 4. Este reparte la fuerza del motor entre el eje anterior y posterior a través de un dife-

FICHA TECNICA
Cilindrada: **2.959 c.c.** Número de cilindros: **6 en V.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **230 CV (168 kW) a 6.300 rpm.** Par máximo/rpm: **29,0 mkg (280 Nm)/5.000.** Tracción: **A las 4 ruedas.** Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.680 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,3 s.** 1.000 m. salida parada: **29,2 s.** Vel. máxima: **240 km/h.** Consumo urbano: **16,1 l/100 km.** A 90 km/h: **9,3 l/100 km.** A 120 km/h: **11,9 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **55,3 m.** (Publicado en el Nº 549).

rencial viscoso (Viscomatic) cuya variación está controlada por una centralita electrónica. En el Q4 no sólo es excepcional su estabilidad sino también la mecánica. La brillantez del motor convence sin necesidad de pisar a fondo el pedal del acelerador pero, si lo hacemos, el poderío de los 230 caballos se deja notar sobre el asfalto. En general el Q4 es vistoso y elegante. La postura del puesto de conducción es correcta gracias a los numerosos reglajes del asiento, la regulación del volante tiene un recorrido simbólico.

Audi A8 4.2



ERA DEL ALUMINIO

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Frenos muy eficaces
- Motor elástico y potente

DEFECTOS

- Precio elevado
- Suspensiones blandas
- Asientos muy planos

Precio 10.769.000 Ptas.

LA marca alemana Audi ha apostado fuerte para su primer coche con carrocería de aluminio. Los cinco metros y pico del Audi A8 4.2 tienen una presencia imponente, sobria y elegante, rota tan sólo por un ensanchamiento a la altura de las ruedas, necesario para albergar los anchos neumáticos de 225/60 en llantas de 16 pulgadas. El motor es una combinación de potencia, elasticidad y silencio. Son 300 caballos muy fáciles de manejar. Imponentes a plena potencia (la velocidad máxima está limitada

FICHA TECNICA
Cilindrada: **4.172 c.c.** Número de cilindros: **8 en V.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **300 CV (220 kW) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **40,8 mkg (400 Nm)/3.300.** Tracción: **A las cuatro ruedas.** Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.750 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,4 s.** 1.000 m. salida parada: **28,7 s.** Vel. máxima: **250 km/h.** Consumo urbano: **16,3 l/100 km.** A 90 km/h: **8,1 l/100 km.** A 120 km/h: **10,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **47,4 m.** (Publicado en el Nº 562).

electrónicamente a 250 kilómetros por hora), pero dóciles si no se exprime el pedal del acelerador. La instrumentación es excelente, de serie monta dos airbag, un ordenador con múltiples funciones, antirrobo con seguro antiarranque; por supuesto elevallas y retrovisores son de reglaje eléctrico, caja de cambios tiptronic que es todo un alarde de la tecnología, etc. Pero sobre todo despunta el mecanismo de climatización con diez salidas de aire repartidas por todo el habitáculo, todo un lujo para unos pocos.

BMW
328i



ESTRENA MOTOR

VIRTUDES

- Motor brillante y refinado
- Frenos potentes
- Calidad de acabado buena

DEFECTOS

- Precio elevado
- Espacio en las plazas traseras
- Relación equipamiento/precio

Precio 5.313.000 Ptas.

EL BMW 328 que acaba de aparecer en nuestro mercado es una máquina de 193 caballos de potencia con un alto grado de tecnología. El motivo de crear un motor con más cilindrada por parte de BMW no ha sido el incrementar la potencia, sino de ofrecer un motor mucho más cómodo de usar, más silencioso y económico. Para ello se ha construido en aluminio y ahora el nuevo propulsor aporta entre otras cosas la ventaja de pesar menos, alrededor de 31 kilos menos. En la práctica se traduce en un motor de

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.793 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **193 CV (142 kW) a 5.300 rpm.** Par máximo/rpm: **28,5 mkg (280 Nm)/3.950.** Tracción: **Posterior.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/ Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.320 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,8 s.** 1.000 m. salida parada: **29,2 s.** Velocidad máxima: **236 km/h.** Consumo urbano: **11,6 l/100 km.** A 90 km/h: **6,9 l/100 km.** A 120 km/h: **8,0 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,1 m.** (Publicado en el Nº 597).

elasticidad ejemplar. Sorprende la suavidad de su funcionamiento, la progresión y a la vez energía con la que responde cada vez que se pisa el acelerador. Comparado con el motor del 325i, el 328i consigue unas prestaciones muy a la par, pero es en las recuperaciones donde se desmarca. Tarda casi un segundo menos que el 325i en recuperarse de 80 a 120 kilómetros por hora. Otro de los objetivos que se han conseguido, ha sido reducir el consumo de combustible, ahora el 328i gasta dos litros menos de media.

Citroën
Xantia
Activa



PLACER LLANO

VIRTUDES

- Comportamiento seguro
- Confort de marcha
- Gran amplitud interior

DEFECTOS

- Motor perezoso
- Guantero pequeña
- Rueda de repuesto pequeña

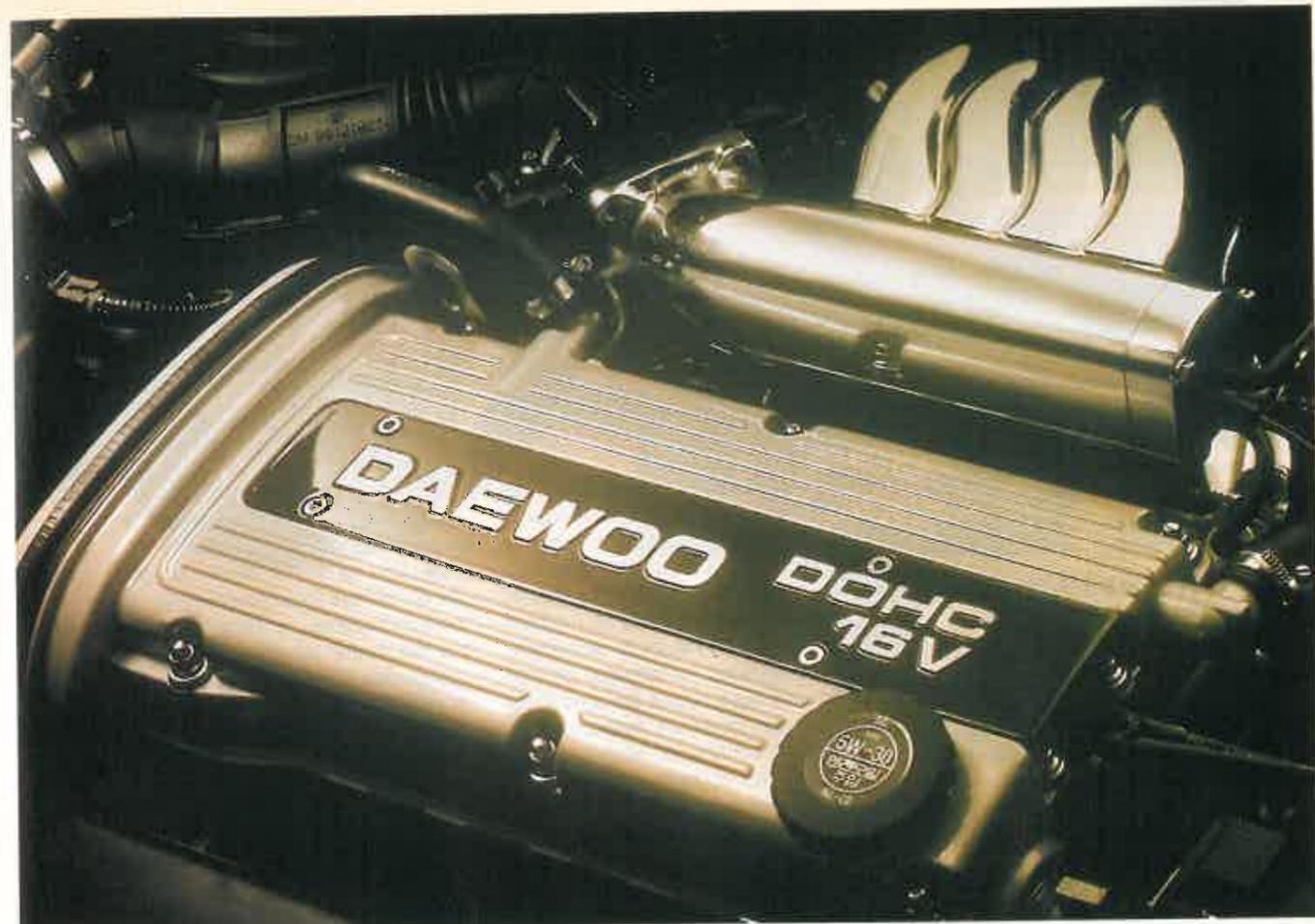
Precio 4.204.000 Ptas.

EN un par de décadas Citroën ha pasado del «se tumba pero no se cae» del Dyane 6, al «no se tumba nada» del nuevo Xantia Activa. Esa es la nueva finalidad del nuevo sistema antibalaceo que Citroën ha desarrollado y que aplica ahora en su modelo Xantia, se trata de un mecanismo cuya misión es reducir hasta la mínima expresión el lógico balanceo de la carrocería al tomar las curvas. Sus beneficios se resumen en una mejor precisión de dirección, unas reacciones más directas y, por consiguiente, un com-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **150 CV (110 kW) a 6.500 rpm.** Par máximo/rpm: **19,0 mkg (182 Nm)/3.500.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/ Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.342 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,4 s.** 1.000 m. salida parada: **31,8 s.** Velocidad máxima: **209,6 km/h.** Consumo urbano: **11,3 l/100 km.** A 90 km/h: **7,6 l/100 km.** A 120 km/h: **10,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **40,3 m.** (Publicado en el Nº 575).

portamiento más eficaz. La motricidad y la frenada se ven también positivamente afectadas. Desde el puesto de conducción las sensaciones pueden ser en principio chocantes, pero según pasan los kilómetros la sensación de seguridad se hace bien patente, no se nota una diferencia abrumadora con respecto a la suspensión del Xantia convencional, pero en cuanto se sale a carretera y se empieza a negociar una curva detrás de otra, se nota la gran fidelidad con la que el Activa obedece las órdenes de su conductor.



ESTA ES UNA DE LAS MEJORES PERSPECTIVAS DE UN DAEWOO



Hemos Superado los Tests de Calidad más Exigentes del Mundo.

A simple vista un Daewoo seduce por su diseño, por su equipamiento y por sus eficaces medidas de seguridad. Pero su motor es el que ofrece una de sus mejores perspectivas.

Nuestros coches han superado tests de calidad tan rigurosos como el ISO 9001, concedido por el prestigioso organismo alemán TÜV. Un magnífico aval que garantiza la máxima calidad en diseño,

desarrollo, fabricación y servicio postventa. Gracias a este nivel de exigencia cada vez son más los avances tecnológicos que llevan nuestro nombre. Desde el sector aeroespacial al informático, pasando por la industria electrónica, son muchos los adelantos que hemos logrado con nuestras minuciosas investigaciones.

Y lógicamente esto también se nota en nuestros coches.

En la actualidad Daewoo produce más de 500.000 vehículos al año. Cuenta con una amplia red de concesionarios en más de 100 países, dotados de los más modernos recursos técnicos.

Visite su concesionario más cercano. Comprobará que hay que ser muy exigente para conducir un Daewoo.

Si desea más información llame gratuitamente al **900 303 900.**



DAEWOO

Para los que lo quieren todo

**Chevrolet
Corvette
Cabrio**



AMERICANO GENUINO

VIRTUDES

- Relación precio/potencia
- Equipamiento completo
- Elasticidad del motor

DEFECTOS

- Accionamiento de la capota
- Maletero casi inexistente
- Radio de giro grande

Precio 9.750.624 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **5.733 c.c.** Número de cilindros: **8 en V.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **304 CV (225 kW) a 5.200 rpm.** Par máximo/rpm: **46,0 mkg (451 Nm)/3.600.** Tracción: **Posterior.** Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.535 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,0 s.** 1.000 m. salida parada: **27,5 s.** Velocidad máxima: **243,3 km/h.** Consumo urbano: **15,8 l/100 km.** A 90 km/h: **9,1 l/100 km.** A 120 km/h: **10,3 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,4 m.** (Publicado en el Nº 564).

ANTES de arrancar el motor del Corvette, hay que entender la filosofía del coche. Evidentemente se trata de un deportivo, pero está diseñado para satisfacer los gustos y los condicionantes de un mercado tan peculiar como es el americano. Las carreteras, la densidad de tráfico y las costumbres de conducción son muy diferentes respecto a las del viejo continente. Media vuelta a la llave de contacto y el motor se pone en marcha con toda suavidad. Ponemos la palanca de cambio en posición de marcha y enseguida no-

tamos las ganas que tiene el motor de empujar. Conducir un Corvette es algo que impone por muchos motivos. Uno se siente observado por las envidiosas miradas del resto de los conductores. La enorme potencia del motor acude a las ruedas posteriores con la justa medida que el pie derecho le solicita. Además, el Corvette cuenta con un sistema antipatinamiento que evita que cualquier locura transitoria del conductor pueda tener malas consecuencias. Los frenos funcionan con energía y eficacia en todo momento.

**Daewoo
Aranos
2.0 CDX**



MAS POR MENOS

VIRTUDES

- Precio y equipamiento
- Confort de marcha
- Habitabilidad y maletero

DEFECTOS

- Manejo del cambio
- Recuperaciones lentas
- Dirección muy asistida

Precio 2.347.184 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **110 CV (81 kW) a 5.100 rpm.** Par máximo/rpm: **16,7 mkg (164 Nm)/3.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje semirrigido.** Peso en orden de marcha: **1.195 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,4 s.** 1.000 m. salida parada: **33,5 s.** Velocidad máxima: **189,4 km/h.** Consumo urbano: **11,5 l/100 km.** A 90 km/h: **6,4 l/100 km.** A 120 km/h: **7,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **47,6 m.** (Publicado en el Nº 599).

SENTADOS al volante, el Daewoo Aranos ofrece una posición correcta que se ve favorecida por la posibilidad de reglar en altura el asiento, el volante y el cinturón de seguridad. Una vez en marcha, su mecánica de origen Opel, con dos litros y 110 caballos, funciona con suavidad y permite rodar a buen ritmo en carretera. El rendimiento es óptimo, pero unos desarrollos del cambio algo largos le quitan brío y, sobre todo, le restan eficacia a la hora de recuperarse con celeridad, lo que obliga a jugar bastante con

un cambio que no es precisamente agradable de utilizar, puesto que resulta esponjoso, impreciso y, además, se pone duro cuando queremos cambiar con cierta rapidez. Así pues, por precio, dimensiones y equipamiento de serie, el nuevo Daewoo Aranos no tiene rival en España. El modelo más grande y potente del fabricante coreano es toda una berlina capaz de acomodar con amplitud a sus pasajeros y satisfacer las exigencias de los bolsillos más ajustados. Completado con una excelente garantía.

**5% AHORRO
DE GASOLINA**

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

¿Cómo se puede ahorrar gasolina con un neumático?

Con la tecnología del Neumático

Verde, Michelin ha desarrollado un neumático revolucionario: el ENERGY. Además de poseer las

calidades tradicionales del neumático Michelin -agarrar, duración-, el Energy permite un ahorro importante de combustible.

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

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

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

**NUEVO
MICHELIN
ENERGY**

MENOS ENERGÍA PARA RODAR



MICHELIN

Daewoo Nexia 1.5 GTX 16v



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.498 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **91 CV (67 kW) a 4.800 rpm**. Par máximo/rpm: **13,9 mkg (137 Nm)/3.400**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje semirígido**. Peso en orden de marcha: **1.068 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,2 s**. 1.000 m. salida parada: **33,5 s**. Velocidad máxima: **174,6 km/h**. Consumo urbano: **10,7 l/100 km**. A 90 km/h: **5,9 l/100 km**. A 120 km/h: **7,8 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,1 m**. (Publicado en el Nº 595)

¿COCHE NUEVO?

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Precio muy ajustado
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Sonoridad elevada
- Asistencia de la dirección
- Manejo del cambio

Precio 1.748.209 Ptas.

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 apartado mecánico más novedoso del Nexia GTX llama la atención su motor de 1.5 litros y 16 válvulas, con una potencia de 91 caballos. Curiosamente la potencia máxima en este modelo, se obtiene a 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 bajo régimen. De esta forma, el Nexia presenta un sensacional equilibrio en materia de consumos, prestaciones y recuperaciones. Además, los importadores han establecido un precio muy ajustado con un completo equipo de serie. Por si fuera poco, a los más recelosos sobre la calidad del Daewoo Nexia, se les ofrece una garantía de tres años o 100.000 kilómetros nada menos.

Fiat Cinquecento Sporting



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.108 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **54 CV (40 kW) a 5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **8,8 mkg (86 Nm)/3.250**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Piñón y cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos./Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **735 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **14,5 s**. 1.000 m. salida parada: **36,5 s**. Velocidad máxima: **154 km/h**. Consumo urbano: **7,9 l/100 km**. A 90 km/h: **5,2 l/100 km**. A 120 km/h: **6,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **38,2 m**. (Publicado en el Nº 590)

PEQUEÑO CON CHISPA

VIRTUDES

- Estética atractiva
- Comportamiento deportivo
- Frenada potente

DEFECTOS

- Posición de los pedales
- Sonoridad elevada
- Pérdida de confort

Precio 1.185.000 Ptas.

EL Fiat Cinquecento Sporting es una simbiosis perfecta entre un ágil deportivo y un utilitario ejemplar, el coche ideal para desenvolverse con facilidad dentro de la gran ciudad sin por ello a renunciar a disfrutar de la conducción en las carreteras más sinuosas. Las mejoras introducidas en este modelo son notables y el resultado es muy satisfactorio. Al volante es ágil y divertido, los 54 caballos de potencia no llaman la atención de nadie, pero montados sobre el ligero Cinquecento Sporting de 735 kilos ofrecen

un nivel de prestaciones que sorprenden a más de uno. A esto contribuye, además de la caja de cambios, cuyo funcionamiento es rápido y preciso, unos desarrollos muy apropiados. La frenada es espectacular y el Sporting se detiene en escasos metros. Existe una falsa idea de que los coches pequeños y livianos son más peligrosos, pero este escaso peso es precisamente lo que permite al Cinquecento detenerse en menos metros que muchos coches con equipos de freno más grandes y más potentes.

Fiat Coupé Turbo Plus



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.995 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **195 CV (140 kW) a 5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **30,2 mkg (290 Nm)/3.400**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.320 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,2 s**. 1.000 m. salida parada: **28,3 s**. Velocidad máxima: **225 km/h**. Consumo urbano: **12,7 l/100 km**. A 90 km/h: **7,5 l/100 km**. A 120 km/h: **10,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,0 m**. (Publicado en el Nº 556)

FUEGO EN EL CUERPO

VIRTUDES

- Carrocería exclusiva
- Motor brillante
- Habitabilidad muy conseguida

DEFECTOS

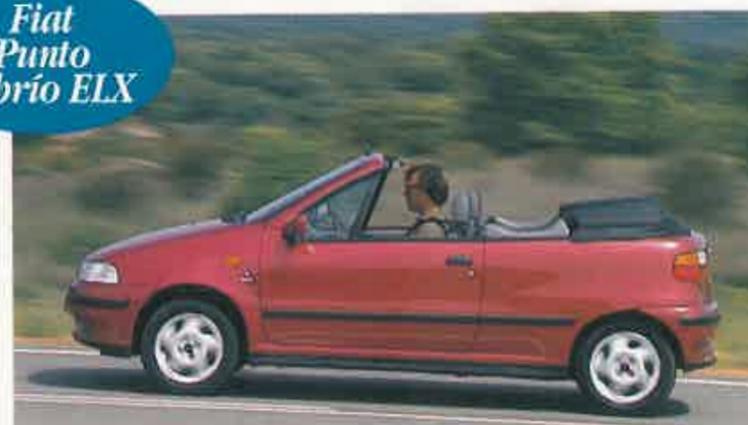
- Consumos elevados
- Recuperaciones
- Asientos con poca sujeción

Precio 4.380.000 Ptas.

EL último Fiat puede gustar o no, pero indudablemente no pasa desapercibido. Pininfarina ha rizado el rizo con esta combinación de líneas arriesgadas y detalles clásicos. El motor tiene 195 caballos, 16 válvulas y turbo. La elasticidad de este motor se ha aumentado mínimamente en relación al Lancia Delta, ahora se han ganado cinco caballos más y el Coupé Turbo ofrece una potencia como para aburrir a más de uno. La dirección tiene un tacto ideal y una desmultiplicación adecuada, los frenos están también

a la altura de las circunstancias, con un antibloqueo de frenos bien adaptado. El último coupé de Fiat ofrece un comportamiento eficaz en todo tipo de carreteras, gracias en gran parte al Viscodrive (control de tracción en forma de autoblocante), que permite una conducción más segura en cualquier circunstancia, no permitiendo las pérdidas de tracción. El equipamiento también está a la altura de lo que se espera en un coche de esta categoría, pero los asientos, aunque son cómodos no tienen una buena sujeción lateral.

Fiat Punto Cabrio ELX



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.581 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **88 CV (65 kW) a 5.750 rpm**. Par máximo/rpm: **12,9 mkg (127 Nm)/2.750**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos./Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.070 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **14,0 s**. 1.000 m. salida parada: **35,5 s**. Velocidad máxima: **170 km/h**. Consumo urbano: **10,0 l/100 km**. A 90 km/h: **7,6 l/100 km**. A 120 km/h: **8,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **44,2 m**. (Publicado en el Nº 558)

UN DULCE BOMBON

VIRTUDES

- Diseño atractivo
- Capota eléctrica de serie
- Comportamiento dinámico

DEFECTOS

- Tacto pedal de freno
- Consumos un poco altos
- Asientos con poca sujeción

Precio 2.720.000 Ptas.

EL Fiat Punto Cabrio es un coche pensado para disfrutar del paisaje, dispone de serie de capota eléctrica, con lo que la labor de descapotarlo es realmente sencilla y se realiza sin ningún esfuerzo en un tiempo mínimo. Con la capota plegada, no invita a correr y, por encima de 100 kilómetros por hora, acusa demasiadas turbulencias y ruido, que impiden viajar confortablemente. Sin embargo, con la capota puesta, permite circular como si de un Punto con techo rígido se tratara. El resto de los apartados

mecánicos están a buen nivel, los frenos cumplen su cometido y detienen al Punto en una buena distancia, aunque aquí hay que achacar al pedal un tacto un poco esponjoso. La dirección, que cuenta con asistencia hidráulica de serie, ofrece al conductor un buen tacto con una magnífica precisión. El Punto Cabrio se convierte en la opción de coche descapotable más económica en España, y está llamado a tener éxito sobre todo entre una clientela femenina y aquellos que quieren disfrutar de un segundo coche diferente.

**Ford
Escort 1.8
TD**



EL TD MAS BARATO

VIRTUDES

- Precio competitivo
- Escalonamiento del cambio
- Capacidad de recuperación

DEFECTOS

- Cambio impreciso
- Diseño de los asientos
- Mando de los elevallunas

Precio 2.317.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.753 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba inyectora y turbo.** Potencia máxima: **90 CV (66 kW) a 4.500 rpm.** Par máximo/rpm: **18,1 mkg (178 Nm)/2.250.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos./Tambor.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje torsional.** Peso en orden de marcha: **1.139 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,1 s.** 1.000 m. salida parada: **35,0 s.** Velocidad máxima: **172 km/h.** Consumo urbano: **7,3 l/100 km.** A 90 km/h: **4,9 l/100 km.** A 120 km/h: **7,0 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **43,9 m.** (Publicado en el Nº 596).

EL Ford Escort turbodiesel cuenta con 90 caballos de potencia, esta mecánica va dirigida a un sector de público claramente definido. El profesional que realiza un buen número de kilómetros al año y es exigente con las prestaciones. La teoría es ésa, la práctica suele variar y cada cual es muy suyo de comprarse el modelo que más le gusta. Lo que está claro es que una persona que hace 10.000 kilómetros al año, poco partido le podrá sacar a una mecánica de este tipo. Lo único criticable de este modelo

es el manejo de cambio; se utiliza una caja de cambios diferente a la del modelo de gasolina, menos imprecisa. La postura al volante no es del todo la idónea, sobre todo si pensamos en el conductor más exigente. Los reglajes de la suspensión son muy cómodos, están pensados para conseguir el mayor confort de los pasajeros, pero a pesar de los novedosos amortiguadores de gas, la carrocería no tiene una rigidez excesiva en curvas, claro que únicamente sucede cuando se conduce imitando a Carlos Sainz.

PRUEBA A FONDO

**Ford
Mustang 5.0
GT Cabrio**



TODA UNA LEYENDA

VIRTUDES

- Línea atractiva
- Cierre de la capota
- Buen comportamiento

DEFECTOS

- Falta de rigidez
- Consumo elevado
- Desarrollos largos

Precio 7.000.000 Ptas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: **4.942 c.c.** Número de cilindros: **8 en V.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **217CV (160 kW) a 4.200 rpm.** Par máximo/rpm: **39,5 mkg (366 Nm)/3.400.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Autom. de 4 velocidades.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.590 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,9 s.** 1.000 m. salida parada: **27,1 s.** Velocidad máxima: **212 km/h.** Consumo urbano: **18,9 l/100 km.** A 90 km/h: **10,8 l/100 km.** A 120 km/h: **12,0 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **45,8 m.** (Publicado en el Nº 593).

EL nuevo modelo americano es un deportivo de líneas más suaves y aerodinámicas que su predecesor. Está equipado con un motor de ocho cilindros en V, combinado con un cambio automático de cuatro velocidades, cuyos desarrollos se han alargado considerablemente, por aquello de reducir el consumo de combustible. Los interiores está bien resueltos y se aprecia el empeño en romper con la rutina de otros fabricantes. La capota es de accionamiento eléctrico y el sistema de cierre, al estilo de algu-

nos cabrio alemanes, con dos tirantes que tensan debidamente el techo, aísla completamente el habitáculo y facilita considerablemente la maniobra de cierre y apertura. No ocurre lo mismo cuando, una vez descapotado el coche, se intenta poner la funda protectora, puesto que es bastante incómoda de manipular por una sola persona. El Mustang 5.0 GT Cabrio encaja perfectamente con el gusto americano por el corte deportivo; encanto y belleza no le faltan, pero también nuestras carreteras son algo más exigentes.

La superación de la tecnología.



Nuevo Escort '95

ABS. Tracción a las cuatro ruedas. Transmisión MTX75. Nuevo sistema de suspensión con brazos triangulares. Amortiguadores de amplio diámetro. Inmovilizador electrónico antirrobo (SECURIFORD). Doble airbag. Tecnología punta en diseño, confort y seguridad. Así es el Nuevo Escort. Un automóvil que cuenta con

avanzados motores Zetec 16 V. o Turbodiesel, gestionados por un módulo EECIV. Tecnología inspirada en la Fórmula 1. Tecnología que supera todas las expectativas. Pruébala. Sólo entonces comprenderás por qué la realidad supera la ficción. Solicita video-catálogo y prueba en el 900 51 51 51

Cuando la realidad supera la ficción.



Ford Probe 2.0 16v



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.991 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **115 CV (85 kW) a 5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **16,8 mkg (170 Nm)/4.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.215 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,6 s**. 1.000 m. salida parada: **32,4 s**. Velocidad máxima: **204 km/h**. Consumo urbano: **9,5 l/100 km**. A 90 km/h: **6,1 l/100 km**. A 120 km/h: **7,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **50,4 m**. (Publicado en el Nº 579).

IMAGEN DEPORTIVA

VIRTUDES

- Carrocería deportiva
- Silencio de marcha
- Maletero capáz

DEFECTOS

- Rueda de repuesto pequeña
- Espacio plazas traseras
- Rendimiento del motor

Precio 3.709.000 Ptas.

ES de aspecto imponente hasta el punto que más de un despedido ha llegado a confundirlo con un Porsche. Será por aquello de los faros enrasados con la carrocería que se levantan al conectar las luces, porque la marcada personalidad de este coche está fuera de toda discusión. Si de aspecto es deportivo, de corazón no lo es. El motor es un dos litros de cilindrada, pero no de los estupendos llamados Z que se montan en los Mondeo. Es un motor que se queda corto para la prestación del Probe (115 CV) y para su

peso (1.215 kilos). Este modelo es el idóneo para el usuario que quiera presumir de carrocería, pero si lo que quiere es quitarse de encima a esos molestos y pequeños GTi no lo dude, gástese más dinero y elija la versión de 163 caballos y 24 válvulas. Este pequeño Ford Probe destaca por su carrocería llamativa, un equipamiento exhaustivo, buena estabilidad y un interior bien rematado. Lo que no termina de convencer es el rendimiento del motor, en este modelo en concreto, y la parca habitabilidad trasera que ofrece.

Ford Scorpio 2.0 16v Ghia



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **136 CV (100 kW) a 6.300 rpm**. Par máximo/rpm: **17,8 mkg (175 Nm)/4.200**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.462 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,1 s**. 1.000 m. salida parada: **33,9 s**. Velocidad máxima: **207 km/h**. Consumo urbano: **12,5 l/100 km**. A 90 km/h: **7,8 l/100 km**. A 120 km/h: **8,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,5 m**. (Publicado en Nº 591).

PARA RECORDAR

VIRTUDES

- Equipamiento de serie
- Confort de marcha
- Frenos potentes

DEFECTOS

- Prestaciones lentas
- Maletero escaso
- Palanca de cambios imprecisa

Precio 4.559.000 Ptas.

EL nuevo Scorpio ha experimentado un cambio radical, ahora es un modelo completamente renovado que no tiene que ver con el aspecto del coche al que reemplaza. Además de una carrocería original, este Scorpio sobresale por el alto grado de comodidad que envuelve a los viajeros, tanto de la parte delantera como de la posterior. La suspensión actúa con firmeza sin dejar de ser cómoda y permite al Scorpio moverse desenfadadamente por carreteras viradas aun con su voluminoso tamaño. El interior del habitá-

culo también se ha rediseñado, el cuadro de mandos se lee fácilmente y todo está a mano para no distraer la atención del conductor. En cuanto a los asientos, son muy amplios y confortables en ambas partes, delantera y trasera. Pero quizá sea la parte delantera la que presenta las formas más originales. Una calandra de líneas ovaladas le da un aire a coche de los de antes. El último Scorpio de dos litros no es un coche barato, al contrario; en su descargo cuenta con un equipamiento de serie copioso y sofisticado.

Honda Civic SR 1.6i 16V V-TEC 5P



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.590 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **126 CV (92,6 kW) a 6.200 rpm**. Par máximo/rpm: **14,7 mkg (144 Nm)/5.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.150 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,1 s**. 1.000 m. salida parada: **32,6 s**. Velocidad máxima: **197 km/h**. Consumo urbano: **10,8 l/100 km**. A 90 km/h: **6,6 l/100 km**. A 120 km/h: **8,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **48,6 m**. (Publicado en el Nº 590)

EL MAS EUROPEO

VIRTUDES

- Manejo del cambio
- Buen precio
- Presentación llamativa

DEFECTOS

- Aire acondicionado opcional
- Recuperaciones poco brillantes
- Rueda de repuesto de emergencia

Precio 2.890.000 Ptas.

EL Honda Civic con carrocería de cinco puertas es un coche fabricado en Inglaterra y desarrollado principalmente para el mercado europeo. Esta es la versión más potente y equipada del modelo que ha sustituido al Honda Concerto y ofrece un equipamiento muy completo y un precio competitivo como principales bazas.

La atractiva carrocería del nuevo Civic SR 5p ofrece un cierto toque deportivo y, aunque no es ni la más amplia ni la que más volumen de maletero dispone de su segmento,

en conjunto resulta muy equilibrada. Su conocido motor de 1,6 litros 16V dispone del sistema V-TEC de distribución variable y desarrolla 126 CV. Es una mecánica brillante pero, por debajo de las 3.000 vueltas, resulta algo perezosa, lo que se traduce en unas cifras de recuperaciones modestas. Esto obliga a jugar a menudo con el cambio, aunque su manejo es suave y rápido. La conducción resulta muy agradable, la estabilidad es elevada y el resto de los apartados mecánicos se muestran a la altura de las circunstancias

Hyundai Accent 1.5i 12V GLS 4P



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.495 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **3**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **90 CV (66,2 kW) a 5.600 rpm**. Par máximo/rpm: **13,2 mkg (129 Nm)/3.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.010 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,7 s**. 1.000 m. salida parada: **33,4 s**. Velocidad máxima: **176 km/h**. Consumo urbano: **7,8 l/100 km**. A 90 km/h: **4,5 l/100 km**. A 120 km/h: **6,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **50,6 m**. (Publicado en el Nº 571)

CERCANO ORIENTE

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Comportamiento estable
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Capacidad del maletero
- Habitabilidad escasa
- Frenos poco resistentes

Precio 2.080.000 Ptas.

EL Accent venía también a sustituir al conocido Hyundai Pony a finales del pasado año. La imagen del nuevo modelo coreano es mucho más atractiva y su carrocería ha ganado en habitabilidad interior.

Su mecánica es muy moderna, la misma que equipa el Hyundai S-coupe, e incorpora una culata de tres válvulas por cilindro que permiten obtener 90 CV en este motor de 1,5 litros. El rendimiento es excelente y su viveza, da la sensación de llevar una mayor número de caballos bajo el capó. A esto contribuyen unas

relaciones del cambio cortas y bien escalonadas que permiten obtener unas cifras de prestaciones destacables, aunque el nivel de sonoridad también es elevado.

La estabilidad es otro de los apartados destacables del Accent y, a pesar de su concepción familiar, se desenvuelve con agilidad y aplomo en las carreteras más reviradas.

El aparente interior dispone de un equipamiento completo que presenta de serie elementos como el airbag o el aire acondicionado y, todo esto, a un precio competitivo.

Hyundai
Accent 1.5i
12V GS 3P



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.495 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **3**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **90 CV (66,2 kW) a 5.600 rpm**. Par máximo/rpm: **13,2 mkg (129 Nm)/3.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.000 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,6 s**. 1.000 m. salida parada: **33,4 s**. Velocidad máxima: **178,5 km/h**. Consumo urbano: **7,8 l/100 km**. A 90 km/h: **4,5 l/100 km**. A 120 km/h: **6,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **50,6 m**. (Publicado en el Nº 583)

MUY PRACTICO

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Comportamiento noble
- Diseño funcional

DEFECTOS

- Manejo del cambio
- Asientos delanteros sin memoria
- Frenos justos

Precio 1.730.000 Ptas.

La configuración de tres puertas en el Hyundai Accent dota al pequeño de la gama de un atractivo añadido a sus planteamientos generales. Sin merma en sus cotas internas respecto al cuatro puertas, este modelo presenta una imagen más vistosa e, incluso, ofrece un maletero de mayor capacidad.

La versión con la mecánica más potente dispone del motor 1.5i 12V con 90 caballos. El pequeño motor de tres válvulas por cilindro responde con agilidad y el consumo se contiene de forma muy lógica a la

hora de repostar, lo que supone otra ventaja añadida en la mecánica del Accent.

Una sonoridad algo elevada es el aspecto más criticable en un interior que está realizado con esmero y que presenta un equipamiento completo y un diseño funcional.

Su excelente estabilidad en carretera es otra de las principales virtudes del Hyundai Accent 1.5i 12V GS. Los frenos algo propensos a la fatiga y un cambio lento e impreciso en su manejo son los únicos apartados mecánicos criticables.

PRUEBA A FONDO

Jeep
Cherokee
2.5 EFI



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.464 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **122 CV (90 kW) a 5.300 rpm**. Par máximo/rpm: **20,4 mkg (200 Nm)/3.200**. Tracción: **Engranable 4x4**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Recirc. de bolas asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **1.330 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,0 s**. 1.000 m. salida parada: **34,8 s**. Velocidad máxima: **161 km/h**. Consumo urbano: **13,5 l/100 km**. A 90 km/h: **9,5 l/100 km**. A 120 km/h: **12,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **46 m**. (Publicado en el Nº 562)

CALIDAD E IMAGEN

VIRTUDES

- Buena relación valor-precio
- Confort de marcha
- Comportamiento noble

DEFECTOS

- Dirección muy asistida
- Recuperaciones lentas
- Sistema de cierre complejo

Precio 3.503.790 Ptas.

La versión con el motor 2.5 de gasolina es la más asequible de los Jeep Cherokee, un modelo que por tres millones y medio de pesetas permite acceder a un todo terreno de gran calidad e imagen.

Los 122 caballos que desarrolla este motor son suficientes para mover con agilidad al Cherokee aunque también se cobran un precio elevado de combustible si no se dosifica el acelerador. En este sentido hay que recordar que el modelo de Jeep destaca por su ligereza y pesa en torno a 400 kilos menos que un to-

doterreno de la misma categoría. Esto contribuye además a que su comportamiento en carretera y en el campo sea notable, aunque su limitado recorrido de suspensiones y sus dimensiones tampoco le permiten ser demasiado eficaz en las zonas trialeras. En marcha se goza de un buen nivel de confort. La dirección, pensada para el gusto americano, peca de una excesiva ligereza, siendo también los frenos poco resistentes al trato duro. Un interior amplio y bien equipado realzan a este robusto 4x4.

Hyundai Accent 4 puertas

DE IMPECABLE FACTURA



ACCENT 1.5 GLS 12V 4P. 1.495cc. 90 CV

1.595.000 ptas.
- 180.000 ptas.
- 80.000 ptas.
1.335.000 ptas.*

Ahora puedes llevarte todo un Hyundai Accent 4 puertas de impecable factura por un precio irrepitible. Todo el confort, el equipamiento y la seguridad que exigen los que prefieren que la tecnología esté al servicio de la comodidad. Sólo hasta el 30 de Abril, Hyundai te ofrece 260.000 ptas. de descuento incluyendo el Plan Renove II.

Ven a tu concesionario.

* Accent 1.3 LS 12V 4P. 1.341 cc. 82 CV. Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento promocional y Plan Renove II. (Península y Baleares).

Solicite más información llamando al

900 15 33 15
Más de 70 concesionarios a su servicio.



Hasta un máximo de 100.000 Kms. (Garantía válida para piezas y mano de obra).



Jeep Cherokee 2.5 TD



SEGUNDA JUVENTUD

VIRTUDES

- Prestaciones brillantes
- Equipamiento completo
- Gran versatilidad

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Carrocería veterana
- Pedal de embrague duro

Precio 3.967.000 Ptas.

El Jeep Cherokee TD de 85 caballos ofrecido hasta el momento era poco competitivo, pero las cosas han cambiado sustancialmente con la llegada de la nueva versión con 115 caballos.

Su imponente imagen de robustez, una gran versatilidad y un completísimo equipamiento respaldado por el legendario nombre de Jeep proporcionan, en combinación con la nueva mecánica de alto rendimiento, una nueva juventud al Cherokee. Aunque con unas cifras de prestaciones menos optimistas que

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.499 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **115 CV (84 kW) a 4.000 rpm.** Par máximo/rpm: **28,5 mkg (280 Nm)/2.000.** Tracción: **Engranable 4X4.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Rec. de bolas asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Eje rígido/Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.470 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **14,6 s.** 1.000 m. salida parada: **35,8 s.** Velocidad máxima: **162 km/h.** Consumo urbano: **11,1 l/100 km.** A 90 km/h: **7,9 l/100 km.** A 120 km/h: **9,5 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **51,7 m.** (Publicado en el Nº 596).

las proporcionadas por la marca, el Cherokee 2.5 TD nos ha sorprendido gratamente. Su elástico motor permite circular sin agobios por la ciudad y a un ritmo muy elevado por carretera. Desde 1.500 rpm. el motor empuja con fuerza, lo que se agradece especialmente en la conducción fuera del asfalto.

Los caminos y las pistas de tierra son sus mejores aliados, puesto que su gran voladizo trasero y su escasa altura libre al suelo lo limitan en una utilización demasiado exigente en zonas trialeras.

Kia Sportage 2.0i 16V



TRAJE DE CAMPO

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Suspensión muy razonable
- Facilidad de conducción

DEFECTOS

- Frenos justos
- Aire acondicionado opcional
- Soporte rueda-repuesto ruidoso

Precio 2.795.000 Ptas.

El fabricante coreano que faltaba por llegar a España acaba de hacer su aparición con un atractivo todoterreno de refinado estilo y sorprendente nivel de calidad.

Lo primero que llama la atención en el Sportage es su diseño externo. Al atractivo diseño hay que unir unas medidas externas que, sin ser excesivamente grandes (4,2 metros de longitud), están muy bien aprovechadas en el interior y ofrecen una habitabilidad sobresaliente.

La versión más potente del Sportage dispone de un motor dos litros

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **135 CV (99 kW) a 5.300 rpm.** Par máximo/rpm: **17,8 mkg (175 Nm)/4.700.** Tracción: **Engranable 4X4.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.513 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,5 s.** 1.000 m. salida parada: **34,6 s.** Velocidad máxima: **168,6 km/h.** Consumo urbano: **13,3 l/100 km.** A 90 km/h: **8,9 l/100 km.** A 120 km/h: **12,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **53,6 m.** (Publicado en el Nº 595).

de origen Mazda. Esta motorización de 16 válvulas desarrolla una potencia de 135 CV, que permiten mover el Kia con la agilidad de un turismo.

El único apartado que no da la talla a nivel mecánico son los frenos, con una potencia algo escasa y fácilmente fatigables.

Las suspensiones tienen un equilibrio casi perfecto para circular con un buen confort de marcha y un comportamiento sano en campo y carretera, siendo la calidad de acabado y el completo equipamiento algunas más de sus virtudes.

Lancia Delta TB DS LE



ALMA DEPORTIVA

VIRTUDES

- Estabilidad y confort
- Equipamiento y acabado
- Prestaciones y consumos

DEFECTOS

- Recuperaciones lentas
- Rumoroso del motor
- Visibilidad hacia atrás

Precio 2.807.000 Ptas.

Si renunciar al carácter deportivo tradicional de la marca, el Lancia Delta TB DS ofrece una economía de funcionamiento extraordinaria. Conjugando un carácter y un comportamiento que van a satisfacer a los conductores más «racing» sin que por ello tengan que estar constantemente visitando el surtidor.

Su motor es el conocido cuatro cilindros de 1.929 centímetros cúbicos, con turbocompresor e intercambiador de calor, que desarrolla 90 CV de potencia. El rendimiento es muy bueno y le permite obtener

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.929 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Iny. indirecta, turbo e intercooler.** Potencia máxima: **90 CV (66 kW) a 4.100 rpm.** Par máximo/rpm: **19 mkg (186 Nm)/2.400.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Discos.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.280 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,7 s.** 1.000 m. salida parada: **34,3 s.** Velocidad máxima: **181,8 km/h.** Consumo urbano: **7,4 l/100 km.** A 90 km/h: **5,3 l/100 km.** A 120 km/h: **7,8 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **49,3 m.** (Publicado en el Nº 563).

unas prestaciones destacables, que podrían ser mejores si no fuese por el elevado peso de este coche.

Pero, el apartado más destacable del Delta Turbodiesel es su comportamiento en todo tipo de carreteras, con una estabilidad más propia de un deportivo que de un económico utilitario. No se ha descuidado por ello el confort de marcha y el Delta permite también viajar con comodidad. A esto contribuye una insonorización cuidada y una habitabilidad destacable, sin olvidar un nivel de equipamiento bastante completo.

Land Rover Discovery TDi



MODA CAMPERA

VIRTUDES

- Motor brillante
- Aptitudes todo terreno
- Carrocería funcional

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Pedales desplazados
- Rueda de repuesto sin antirrobo

Precio 3.481.000 Ptas.

Una importantes mejoras mecánicas y estéticas ponían al día el Land Rover Discovery hace menos de un año. Exteriormente se ha incorporado una nueva calandra frontal y un nuevo diseño y disposición de los grupos ópticos delanteros y traseros, mientras que en el interior se ha remodelado completamente el salpicadero y el equipamiento ha mejorado.

Las mejoras a nivel mecánico se encuentran en una caja de cambios de accionamiento mucho más suave y preciso y en unas nuevas ba-

rras estabilizadoras que han mejorado sensiblemente el ya de por sí buen comportamiento del Discovery al reducir el balanceo de la carrocería. No obstante, se sigue apreciando una cierta ligereza en el inicio del recorrido de suspensión con vistas a mantener un razonable nivel de confort.

El Discovery es, a pesar de su tamaño, un excelente trialero gracias al largo recorrido de las suspensiones y su brillante motor desarrolla una potencia más que suficiente para moverlo con bastante soltura.

**Mazda
Xedos 9
V6 2.5i**



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.497 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **170 CV (125 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **21,9 mkg (215 Nm)/4.900**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Piñón y cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión(del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.415 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,3 s**. 1.000 m. salida parada: **30,6 s**. Velocidad máxima: **218 km/h**. Consumo urbano: **11,9 l/100 km**. A 90 km/h: **7,1 l/100 km**. A 120 km/h: **8,8 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **45,3 m**. (Publicado en el Nº 597)

ELEGANCIA NIPONA

VIRTUDES

- Silencio de marcha
- Acabado extraordinario
- Comportamiento intachable

DEFECTOS

- Recuperaciones lentas
- Maletero justo
- Volante no regulable en altura

Precio: 6.193.960 Ptas.

LA discreción de líneas del Xedos 9 oculta una berlina lujosa con casi todo el equipamiento que hoy en día puede llevar un automóvil. En el apartado mecánico encontramos un moderno motor V6 que destaca por su excelente rendimiento y una economía de funcionamiento destacable, pero que se muestra perezoso en la zona baja de vueltas, lo que se traduce en unas recuperaciones algo lentas.

La suspensión multibrazo en las cuatro ruedas, junto con la rigidez conseguida en el chasis, son los

responsables del eficaz comportamiento en carretera. Desde el primer momento, el Xedos 9 pone de manifiesto su extraordinario aplomo y su facilidad de conducción pese a su tamaño de 4,8 metros. El habitáculo ofrece un espacio generoso en el que cuatro adultos viajan como en el salón de su casa, rodeados por un equipamiento superlativo y una calidad de acabado similar a la de las mejores berlinas alemanas. Por si fuera poco, se puede incorporar opcionalmente un eficaz sistema de dirección a las cuatro ruedas.

**Mercedes
C280**



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.799 c.c.** Número de cilindros: **6 en l.** Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **193 CV (142 kW) a 5.500 rpm**. Par máximo/rpm: **27,5 (mkg 270Nm)/4.900**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Auto. de 4 vel.** Dirección: **Circulación de bolas**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.490 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,3 s**. 1.000 m. salida parada: **30,7 s**. Velocidad máxima: **224 km/h**. Consumo urbano: **13,8 l/100 km**. A 90 km/h: **9,0 l/100 km**. A 120 km/h: **10,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,8 m**. (Publicado en el Nº 567)

PEQUEÑO GRANDE

VIRTUDES

- Comportamiento seguro
- Confort de marcha
- Funcionamiento del cambio

DEFECTOS

- Precio elevado
- Consumo
- Túnel de transmisión voluminoso

Precio 6.475.000 Ptas.

NO siempre es necesario disponer de un coche grande para disfrutar de todos los lujos y el nivel de confort de un gran coche. El ejemplo más claro es el Mercedes C280, que en sólo 4,5 metros de largo ofrece un excelente nivel de confort, seguridad y facilidad de conducción. Esta es la versión, al margen del C36, más alta de gama. Dispone de un motor de seis cilindros en línea, cuya principal virtud reside en la suavidad y progresividad con la que desarrolla su potencia. Esta suavidad se ve perfecta-

mente adaptada al rápido y suave funcionamiento del cambio automático. El C280 da confianza desde el primer momento, ya que resulta casi imposible hacer perder la neutralidad al coche. El diferencial autobloqueante electrónico impide, en situaciones límite, que se produzca algún desmán.

En su interior se goza de un buen nivel de confort, tanto en lo que se refiere a nivel de ruido como de vibraciones. La amplitud es buena, aunque en el asiento posterior sólo hay sitio para dos.

Marlboro



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

Nic.: 1,0 mg. Alq.: 15 mg.

Mercedes
C36



DEPORTE DE LUJO

VIRTUDES

- Línea atractiva
- Calidad de acabado
- Buen comportamiento

DEFECTOS

- Instrumentación escasa
- Precio elevado
- Sólo con cambio automático

Precio 10.606.000 Ptas.

HASTA ahora, para comprar una preparación de AMG era necesario dirigirse directamente al preparador alemán con el coche, ahora basta con dirigirse a cualquier concesionario de la marca para adquirir un C36 con el sello de AMG. Este singular coche dispone de un motor de seis cilindros en el cual se combina el gancho y la garra de un motor deportivo con la suavidad de una gran berlina. Además del motor, el C36 tiene toda una serie de modificaciones en el bastidor y en su interior, que confieren al coche una per-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **3.606 c.c.** Número de cilindros: **6 en l.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **280 CV (206 kW) a 5.750 rpm.** Par máximo/rpm: **39,3 (mkg 385Nm)/4.000.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Auto. de 4 vel.** Dirección: **Circulación de bolas.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **independiente/independiente.** Peso en orden de marcha: **1.560 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,0 s.** 1.000 m. salida parada: **27,0 s.** Velocidad máxima: **250 km/h.** Consumo urbano: **15,0 l/100 km.** A 90 km/h: **8,9 l/100 km.** A 120 km/h: **10,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **36,5m.** (Publicado en el Nº 581)

sonalidad propia. Para empezar, las suspensiones disponen de unos nuevos tarados, algo más firmes, que hacen que el coche se agarre como una lapa al asfalto, sin que por ello resulte incómodo. Es curioso que, a pesar de ser un coche de talante deportivo, sólo se comercializa con caja de cambios automática. Aunque ésta funciona a las mil maravillas, los más exigentes echarán en falta un cambio manual. El C36 cuenta con un acabado de primera y el equipamiento es muy completo, pero el precio resulta elevado.

PRUEBA A FONDO

Mitsubishi
Space
Wagon



TIERRA DE NADIE

VIRTUDES

- Posición de conducción
- Rendimiento de la mecánica
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Distancias largas de frenado
- Ausencia de airbag
- ABS no disponible

Precio 3.195.000 Ptas.

LA reciente fiebre por los grandes familiares o monovolumen ha dejado un hueco entre los derivados de las berlinas y los verdaderamente considerados monovolumen. El Mitsubishi Space Wagon se encuentra a caballo entre ambos y, por lo tanto, resulta muy equilibrado. Por una parte destaca su buen andar y su facilidad de conducción, con un coto muy semejante al de una berlina y sin el más mínimo problema en cuanto a altura o tamaño. Por otro lado cuenta con siete plazas. Evidentemente la amplitud de

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.997 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **133 CV (98 kW) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **18,0 mkg (176 Nm)/4.750.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **De cremallera, asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambor.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Semiindependiente.** Peso en orden de marcha: **1.320.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,0 s.** 1.000 m. salida parada: **34,2 s.** Velocidad máxima: **185 km/h.** Consumo urbano: **12,0 l/100 km.** A 90 km/h: **7,6 l/100 km.** A 120 km/h: **10,1 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **51,8 m.** (Publicado en el Nº 559)

éstas es más reducida que la de un tradicional monovolumen, pero suficientemente amplias como para acometer un viaje a plena carga con un mínimo de confort. Esta funcionalidad está combinada con un excelente acabado, tal y como viene siendo habitual en los coches japoneses, y con una excelente posición de conducción. El motor está bien adaptado para funcionar bajo condiciones de mucha carga, sin que las cifras de consumo se disparen. Se echa en falta elementos tales como el airbag o el ABS.

Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS,
MONTAN COMO PRIMER EQUIPO



FILTROS MANN

Este es nuestro 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. Tel. 72 02 00*

Apdo. 5007. Fax 72 02 16

Telegramas: Filtray Mann

50014 ZARAGOZA (España)



**Nissan
Maxima
QX 3.0 24V**



MINIMO ESFUERZO

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Motor y suspensión
- Precio competitivo

DEFECTOS

- Línea unidina
- Tapicería de cuero calurosa
- Situación programa de cambio

Precio 5.365.000 Ptas.

EL nuevo Nissan Maxima QX incorpora un nuevo motor Nissan VQ, suponiendo una novedad en el mercado europeo. Sus principales características son estar realizado enteramente en aluminio, consiguiendo con ello y con un diseño muy simplificado un reducido peso, concretamente la mitad que el de un bloque de fundición, lo que contribuye en gran medida al comportamiento dinámico del coche. La carrocería también ha sido objeto de esmerado desarrollo por parte de Nissan, que ha utilizado incluso en

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: **2.988 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **193 CV (142 kW) a 6.400 rpm**. Par máximo/rpm: **26,0 mkg (255 Nm)/4.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Multibrazo MLB**. Peso en orden de marcha: **1.406 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,3 s**. 1.000 m. salida parada: **30,3 s**. Velocidad máxima: **210 km/h**. Consumo urbano: **12,8 l/100 km**. A 90 km/h: **7,5 l/100 km**. A 120 km/h: **9,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,2 m**. (Publicado en el Nº 598)

su diseño un programa informático de medición de tensiones original de la NASA para optimizar su rigidez y seguridad. Con 193 caballos, el QX 3.0 se sitúa en cuanto a potencia muy por encima de su antecesor, que disponía de 170 caballos. Sobre el papel pues, este modelo ya anticipa unos rendimientos de alto nivel. La rígida estructura reforzada de la carrocería se sustenta sobre una eficaz suspensión; con el sistema exclusivo de Nissan MLB de control lineal y de diseño multibrazo, el resultado es muy bueno.

**Opel
Corsa S
1.4i 16V**



FACIL DEPORTIVO

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Comportamiento mejorado
- Consumo contenido

DEFECTOS

- Nivel sonoro elevado
- Suspensiones blandas
- Equipamiento algo pobre

Precio 1.664.000 Ptas.

EL Opel Corsa Sport incorpora ahora el nuevo motor Ecotec con culata de 16 válvulas de 90 caballos. Este modelo está a caballo entre las aptitudes deportivas de su hermano mayor, el GSi 16 V, y las virtudes ruterías de los Corsa menos potentes. La adopción de unos nuevos amortiguadores de gas se ha traducido en una mejora apreciable de la estabilidad. El guiado del tren delantero es más preciso y tiene una tendencia a tirar de morro menos acusada que en el anterior modelo, mientras que las ruedas

FICHA TÉCNICA
Cilindrada: **1.389 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **90 CV (66 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **12,7 mkg (125 Nm)/4.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **885 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,0 s**. 1.000 m. salida parada: **32,6 s**. Velocidad máxima: **183,4 km/h**. Consumo urbano: **8,9 l/100 km**. A 90 km/h: **5,8 l/100 km**. A 120 km/h: **7,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **51,4 m**. (Publicado en el Nº 571).

traseras acompañan al conjunto con mayor progresividad y eficacia. Pero el apartado mecánico más importante en el Corsa Sport es su nuevo motor Ecotec (Tecnología de Optimización de Emisiones y Consumos), con 1,4 litros de cubaje. El acertado escalonamiento del cambio, con unos desarrollos más cortos que en el modelo anterior, es también un factor determinante a la hora de analizar el brillante y elástico funcionamiento del motor. El nivel de prestaciones no tiene nada que envidiar al de modelos más potentes.



C³ CIUDAD, CARRETERA, CAMPO

Ahora tienes un automóvil que no te obliga a renunciar a nada. Un concepto nuevo de vehículo con la agilidad y maniobrabilidad de un coche ciudadano, la capacidad y comodidad de un gran turismo familiar y la potencia y versatilidad de un todoterreno. Por el precio de uno, **2.695.000 ptas.***, tendrás tres coches en uno. Este es el producto de cincuenta años de dedicación exclusiva de KIA Motors al mundo del automóvil.

*Según modelos.



Lo hemos diseñado para los que saben de coches tanto como nosotros. Si tu eres uno de ellos, ven a verlo a nuestros concesionarios. Seguro que nos vamos a entender.

Coefficiente de penetración, Cd=0,39. Supera pendientes de 36°. Elevalunas y retrovisores eléctricos. Volante regulable. Cierre centralizado. Asientos anatómicos, delanteros y traseros con reposacabezas. Cinco plazas. Laterales reforzados. Asientos traseros abatibles. Gran capacidad de carga.

Infórmate del Concesionario más cercano llamando al teléfono **900 111 888**.

Sportage

El coche elevado al cubo.



RED EN TODA ESPAÑA



KIA MOTORS

Opel Omega 2.0i 16 V



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.996 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **136 CV (100 kW)** a **5.600 rpm**. Par máximo/rpm: **18,9 mkg (185 Nm)/4.000**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.425 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,2 s**. 1.000 m. salida parada: **33,4 s**. Velocidad máxima: **210 km/h**. Consumo urbano: **11,7 l/100 km**. A 90 km/h: **7,5 l/100 km**. A 120 km/h: **8,6 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **43,1 m.** (Publicado en el Nº 557).

VIAJAR ES SU OFICIO

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Equipamiento completo
- Capacidad del maletero

DEFECTOS

- Prestaciones mediocres
- Palanca de cambio imprecisa
- Volante no regulable

Precio 4.075.000 Ptas.

EN el nuevo Opel Omega el espacio se complementa con la comodidad. Nada es reprochable en la postura de conducción, que se varía a gusto del consumidor mediante múltiples reglajes del asiento. La columna de la dirección, sin embargo, es fija, lo cual no es propio en un vehículo de esta categoría y precio. El motor cuenta con 136 caballos de potencia, que se cansan de tirar con tanto peso. Tampoco las relaciones del cambio ayudan con sus recorridos largos, sobre todo en cuarta y quinta velocidad. Si

la carretera es de primer orden, el Omega devora kilómetros de forma insaciable. Con este modelo se consigue alcanzar una velocidad máxima más allá de los 200 kilómetros por hora, pero es lento en lo referente a aceleraciones y recuperaciones. En carreteras viradas, sin embargo, es hasta ágil y los frenos ayudan al buen comportamiento con su potencia y aguante. Los consumos son muy razonables. Con todo, el Omega es un excelente compañero de viaje, es silencioso, amplio, confortable y muy bien equipado.

Pontiac Firebird



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.796 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **148 CV (109 kW)** a **4.600 rpm**. Par máximo/rpm: **26,2 mkg (257 Nm)/3.150**. Tracción: **Trasera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **1.528 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **10,1 s**. 1.000 m. salida parada: **30,3 s**. Velocidad máxima: **207 km/h**. Consumo urbano: **12,6 l/100 km**. A 90 km/h: **7,9 l/100 km**. A 120 km/h: **9,5 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **49,0 m.** (Publicado en el Nº 593).

DEPORTIVO GRANDE

VIRTUDES

- Fiabilidad mecánica
- Buen precio
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Eje trasero rígido
- Nivel sonoro elevado
- Capacidad del maletero

Precio 4.492.169 Ptas.

CON casi 150 caballos de potencia, el Firebird no desarrolla unas prestaciones brillantes; el que quiera un Pontiac para competir con los grandes deportivos debe recurrir al Trans Am, un modelo que comparte la misma carrocería, pero dispone de un motor de 265 caballos de potencia. Eso ya son palabras mayores. Los 148 caballos que desarrolla el Pontiac Firebird le permiten una velocidad máxima que supera los 200 kilómetros por hora y acelera de cero a cien en 10 segundos; los datos, con el cronómetro en ma-

no, no son del todo favorables, teniendo en cuenta su cilindrada. Por una parte el peso y, por otra, el larguísimo desarrollo de la suspensión, le penalizan a la hora de rebajar o mejorar estas cifras. El equipamiento destaca, entre otras cosas, por la regulación eléctrica para el asiento del conductor, elevallas y retrovisores exteriores eléctricos, doble airbag y como buen americano no le falta, por supuesto, el aire acondicionado de serie. Aunque el acabado es correcto, la posición al volante no resulta nada cómoda.

Porsche Carrera 4



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.600 c.c.** Número de cilindros: **6 opuestos**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **272 CV (200 kW)** a **6.100 rpm**. Par máximo/rpm: **33,6 mkg (329 Nm)/5.000**. Tracción: **Integral**. Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.420 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **5,6 s**. 1.000 m. salida parada: **24,7 s**. Velocidad máxima: **270 km/h**. Consumo urbano: **17,8 l/100 km**. A 90 km/h: **8,9 l/100 km**. A 120 km/h: **10,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **35,2 m.** (Publicado en el Nº 592).

ESPECIE PROTEGIDA

VIRTUDES

- Comportamiento eficaz
- Prestaciones brillantes
- Ligereza del conjunto

DEFECTOS

- Posición de los pedales
- Volante no regulable
- Plazas traseras simbólicas

Precio 13.168.640 Ptas.

EL Porsche Carrera es, por sus singulares características, una especie única a la que se ha decidido proteger. Por ello esta versión de cuatro ruedas motrices cuenta, intencionadamente, con un comportamiento muy similar al de su hermano de tracción trasera.

Por lo demás, el coche es prácticamente idéntico al Carrera de tracción trasera. Exteriormente, los más observadores se fijarán en el número 4 añadido al logotipo trasero. Técnicamente se utiliza el mismo motor que el del Carrera y se man-

tienen las prestaciones, mejorando incluso la aceleración en salida parada. El peso extra de la tracción integral carga más el tren delantero, mejorando con ello el reparto de pesos y transmitiendo al conductor mayor sensación de aplomo.

Por lo demás, todo sigue igual y encontramos los mismos defectos que en el tracción trasera. Volante no regulable y demasiado vertical, interiores de estética ya desfasada, posición incómoda del pedalier y un embrague duro. Eso sí, el 4 frena aún mejor que el 2 ruedas motrices.

Porsche 911 Cabrio



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.600 c.c.** Número de cilindros: **6 opuestos**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **272 CV (200 kW)** a **6.100 rpm**. Par máximo/rpm: **33,6 mkg (330 Nm)/5.500**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Tiptronic**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente**. Peso en orden de marcha: **1.395 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,5 s**. 1.000 m. salida parada: **27,1 s**. Velocidad máxima: **265 km/h**. Consumo urbano: **18,0 l/100 km**. A 90 km/h: **8,1 l/100 km**. A 120 km/h: **10,0 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **34,6 m.** (Publicado en el Nº 564).

PASION GERMANA

VIRTUDES

- Calidad de acabado
- Rendimiento de la mecánica
- Prestaciones brillantes

DEFECTOS

- Altura reducida al techo
- Equipamiento de serie
- Volante no regulable

Precio 13.936.000 Ptas.

NO es el descapotable más caro del mercado, pero poco le falta. El 911 Cabrio con caja de cambios automática Tiptronic incorpora un elevador eléctrico que hace de su capota un atractivo elemento para descubrirlo fácilmente. Un elemento en forma de rejilla posterior escamoteable evita que se formen turbulencias en el interior del habitáculo, fenómeno siempre desagradable al rodar descubierto.

Su condición de descapotable no implica que no disponga de unas elevadas prestaciones, al igual que

sus hermanos de gama. Para soportar las tensiones creadas durante la transmisión al suelo de sus 270 caballos, la carrocería ha sido reforzada al máximo. No obstante, se notan evidentes flexiones que, si no enturbian significativamente la estabilidad, hacen perder un poco de confianza al conductor.

Con un precio rondando los 14 millones, llama la atención la larga lista de opciones ofrecidas por la marca y se echan en falta algunos elementos como dotación de origen en el equipo.

Porsche 911 Carrera Tiptronic



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **3.600 c.c.** Número de cilindros: **6 opuestos**. Nº válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **272 CV (200 kW) a 6.100 rpm**. Par máximo/rpm: **33,6 mkg (330 Nm)/5.500**. Tracción: **Posterior**. Caja de cambios: **Tiptronic**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión (del/tras): **Independiente/independiente**. Peso en orden de marcha: **1.395 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,5 s**. 1.000 m. salida parada: **27,1 s**. Velocidad máxima: **265 km/h**. Consumo urbano: **18,0 l/100 km**. A 90 km/h: **8,1 l/100 km**. A 120 km/h: **10,0 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **34,8 m**. (Publicado en el Nº 579).

MUY A MANO

VIRTUDES

- Manejo del cambio
- Excelentes prestaciones
- Placer de conducción

DEFECTOS

- Pizarras traseras pequeñas
- Opción Tiptronic cara
- Posición de los pedales

Precio 13.020.160Ptas.

El nuevo Tiptronic se diferencia fundamentalmente de su predecesor por la incorporación de los botones que accionan el cambio de marchas en el volante, como si de un moderno Fórmula 1 se tratase. En Porsche han demostrado que los cambios automáticos no están reñidos con la conducción deportiva. Basado en un cuatro marchas de gestión electrónica, el Tiptronic ofrece la posibilidad de utilizarlo casi como un manual. Ello no quiere decir que si se necesita se pueda recurrir a las ventajas de un cambio

automático convencional, como son por ejemplo su utilización en ciudad.

La incorporación del sistema Tiptronic al 911 Carrera no significa renunciar a la exclusiva personalidad de este modelo. Agilidad, potencia e imagen se mantienen invariables para el cliente incondicional de la marca alemana.

Las nuevas suspensiones adaptadas a la gama han mejorado bastante el confort de marcha y las sensaciones de pilotaje que transmite el coche son inimitables por sus particulares características.

Renault Laguna 2.2D 12V RXE



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.168 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº válvulas por cilindro: **3**. Alimentación: **Bomba de inyección**. Potencia máxima: **85 CV (62,5 kW) a 4.500 rpm**. Par máximo/rpm: **14,8 mkg (145 Nm)/2.250**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/independiente**. Peso en orden de marcha: **1.335 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **18,1 s**. 1.000 m. salida parada: **38,1 s**. Velocidad máxima: **175 km/h**. Consumo urbano: **8,2 l/100 km**. A 90 km/h: **4,9 l/100 km**. A 120 km/h: **6,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **48,6 m**. (Publicado en el Nº 582).

DIESEL PARLANCHIN

VIRTUDES

- Presentación atractiva
- Confort de marcha
- Buen comportamiento

DEFECTOS

- Rendimiento del motor
- Precio elevado
- Altura de las plazas traseras

Precio 3.385.000 Ptas.

El coche que habla, el Renault Laguna, se comercializa con un motor muy económico, un diesel con 85 caballos y tras válvulas por cilindro. La peculiaridad de la culata con 12 válvulas, con dos de admisión y una de escape por cilindro, implica aumentar la potencia del motor al mejorar el llenado de los cilindros, pero también una disminución de unos 20 grados en la temperatura interna del motor y, por lo tanto, aumenta su fiabilidad.

El comportamiento en carretera es algo perezoso, sobre todo por

debajo de las 3.000 revoluciones, y le cuesta recuperar, teniendo que recurrir al cambio de marchas con bastante frecuencia para que marche con mucha más alegría. Llaneando puede mantener sin problemas los 170 kilómetros por hora, pero cuesta arriba acusa sus 1.335 kilos, más la carga de peso total. Para quienes esperen más brío en las respuestas, tendrán que esperar a la aparición de la versión turboalimentada. Por lo demás, posee un estupendo chasis, una gran estabilidad y un buen nivel de equipo.

Renault Twingo Easy



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.239 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **55 CV (40,4 kW) a 5.300 rpm**. Par máximo/rpm: **9,3 mkg (91,1 Nm) /2.800**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera**. Frenos (del/tras): **Discos/Tambores** Suspensión (del/tras): **Indep./Eje elástico** Peso en orden de marcha: **790 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **15,2 s**. 1.000 m. salida parada: **36,9 s**. Velocidad máxima: **150 km/h**. Consumo urbano: **7,0 l/100 km**. A 90 km/h: **5,3 l/100 km**. A 120 km/h: **8,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **50,5 m**. (Publicado en el Nº 578).

SOLO DOS PEDALES

VIRTUDES

- Facilidad de manejo
- Motor agradable
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Precio elevado
- Versión única
- Mecánica veterana

Precio 1.370.000 Ptas.

La solución más sencilla y económica para evitar la acción de accionar el embrague ha sido comercializada por Renault. Este embrague «inteligente» no necesita pedal y es un sencillo mecanismo de electrobomba el encargado de desembragar el motor y embragarlo automáticamente con la sola manipulación de la palanca, ésta sí de características convencionales.

Easy significa fácil y desde luego el conducir esta versión del Twingo lo es. Donde el mecanismo se hace idóneo es en ciudad, evitando cien-

tos de engorrosas acciones del pie izquierdo.

En cuanto a consumo y prestaciones, la adopción de un sistema de embrague automático no ha modificado significativamente los resultados obtenidos con la versión de tres pedales. El Renault Twingo en su versión Easy cuesta más que sus hermanos de gama, pero su nivel de equipamiento es también superior. Así, incluye elevalunas eléctricos, retrovisores también eléctricos y reglaje de la altura en el anclaje de los cinturones.

Rover 115 SD



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.527 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **58 CV (42 kW) a 5.000 rpm**. Par máximo/rpm: **9,7 mkg (95 Nm)/2.250**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades**. Dirección: **Cremallera y piñón**. Frenos (del/tras): **Discos/Tamb.** Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **850 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **15,1 s**. 1.000 m. salida parada: **37,3 s**. Velocidad máxima: **155,3 km/h**. Consumo urbano: **5,7 l/100 km**. A 90 km/h: **3,9 l/100 km**. A 120 km/h: **5,3 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **51,1 m**. (Publicado en el Nº 594).

ANGLOFRANCES

VIRTUDES

- Bajos consumos
- Diseño atractivo
- Acabados de calidad

DEFECTOS

- Sonoridad en frío
- Opciones escasas
- Suspensión seca

Precio 1.521.500 Ptas.

El acuerdo de colaboración entre la marca Rover y el grupo francés PSA ha conseguido en la Serie 100 un excelente equilibrio entre las elegantes carrocerías británicas y el rendimiento de los motores galos. En este caso el nuevo motor incorporado, el XND 1.5 en lugar del 1.4 anterior, ha supuesto seis caballos de más que han renovado los bríos del pequeño diesel. Pero en lo que más se ha notado es en una drástica reducción en el consumo de combustible, que ya de por sí era bastante bajo.

Estéticamente, el nuevo 115 SD se beneficia del nuevo frontal de la Serie 100. Con unas líneas inspiradas en los modelos grandes de la marca, resulta más elegante e indudablemente más atractivo.

Interiormente el coche también está por encima de la media en cuanto a decoración y acabados. En cuanto a las opciones, inexistentes en la versión anterior, ahora se ofrecen el airbag y la pintura metalizada. Algo ruidoso en frío y con cierta brusquedad de suspensiones, lo mejor es su rendimiento en general.

Rover 220 LTi Coupé



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.994 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **138 CV (102 kW) a 6.000 rpm**. Par máximo/rpm: **18,3 mkg (102 Nm)/4.500**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Indep./Eje portante**. Peso en orden de marcha: **1.580 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,6 s**. 1.000 m. salida parada: **30,5 s**. Velocidad máxima: **202,5 km/h**. Consumo urbano: **9,6 l/100 km**. A 90 km/h: **6,9 l/100 km**. A 120 km/h: **9,7 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **53,4 m**. (Publicado en el Nº 555).

PLACER CONFESO

VIRTUDES

- Diseño atractivo
- Respuesta del motor
- Precio y mantenimiento

DEFECTOS

- Nivel sonoro elevado
- Cambio impreciso
- Maletero poco práctico

Precio 2.986.000 Ptas.

MENOS indómito y más ahorrador que su hermano con motor turboalimentado, el nuevo Rover 220 LTi Coupé representa una forma muy lógica, y bella, de acceder al distinguido mundo de las carrocerías deportivas de sólo dos puertas laterales.

Prescindiendo del motor, las diferencias entre el 220 Coupé atmosférico y el Turbo son mínimas y se circunscriben al equipamiento. Sin aire acondicionado ni sistema antibloqueo de frenos en la dotación de serie, al nuevo modelo le separan

nada menos que 1.200.000 pesetas de la versión más poderosa de la gama.

Para sacar el máximo rendimiento de los 136 caballos, se ha optado por una caja de cambios cerrada, muy de agradecer en un coche que debe complacer a los conductores empedernidos y casar con la filosofía de los Coupé. En este sentido desentona un poco el tacto de la palanca de cambio, algo impreciso.

Con la buena respuesta general asegurada y sin la turboalimentación, los consumos se contienen.

Saab 900 S 2.3i



FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.290 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **150 CV (110 kW) a 5.700 rpm**. Par máximo/rpm: **21,4 mkg (200 Nm)/4.300**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Recirculación de bolas**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Indep./Eje semi-rígido**. Peso en orden de marcha: **1.285 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,4 s**. 1.000 m. salida parada: **30,6 s**. Velocidad máxima: **210,3 km/h**. Consumo urbano: **10,9 l/100 km**. A 90 km/h: **6,9 l/100 km**. A 120 km/h: **8,4 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **42,5 m**. (Publicado en el Nº 563).

SUECO EN FAMILIA

VIRTUDES

- Calidad de acabado
- Motor elástico
- Bajos consumos

DEFECTOS

- Cambio de desarrollos largos
- Rueda de recambio de emergencia

Precio 3.905.920 Ptas.

LOS Saab 900 son coches con una fuerte personalidad, y su versión 2.3 destaca por ser el más equilibrado de la gama, gracias a una buena relación precio/calidad. De toda la gama 900, el 2.3 se sitúa en un término medio que lo hace muy interesante.

Por su precio se puede comprar un coche amplio, con un nivel de potencia más que razonable y con una calidad fuera de toda duda. Esta versión cuenta con el veterano motor 2,3 litros que la gama sueca ha utilizado con profusión. Pese a

sus años, cuenta con una tecnología puesta al día y, por ejemplo, toda la electrónica que gestiona el funcionamiento del motor es de última generación. Los desarrollos largos confieren al sueco un carácter tranquilo y ahorrador en cuanto al combustible para un coche de este porte. Las suspensiones son suaves y proporcionan un excelente confort de marcha. Acusan sin embargo fuertes balanceos si se abusa en curvas de la red comarcal. Hay que sumar una dirección rápida y precisa.

Saab 900 SE 2.5i V6 Automático



FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.498 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **170 CV (125 kW) a 5.900 rpm**. Par máximo/rpm: **23,1 mkg (227 Nm)/4.200**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Indep./Semi-Indep.** Peso en orden de marcha: **1.460 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **9,8 s**. 1.000 m. salida parada: **30,6 s**. Velocidad máxima: **203,7 km/h**. Consumo urbano: **13,6 l/100 km**. A 90 km/h: **8,0 l/100 km**. A 120 km/h: **10,5 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **40,1 m**. (Publicado en el Nº 572).

PLACER TERRENAL

VIRTUDES

- Equipamiento y acabado
- Acclonamiento de la capota
- Motor elástico

DEFECTOS

- Suspensiones suaves
- Rueda pequeña de repuesto
- Estanqueidad de la capota

Precio 6.888.800 Ptas.

SE trata de uno de esos coches que invitan a conducir. Belleza, elegancia y placer de conducción son las características de este modelo sueco, un lujo terrenal capaz de ofrecer la inmensidad del cielo con sólo apretar un botón.

Pero de nada serviría tanta apariencia si luego no fuese un coche agradable de conducir y el 900 Cabrio cumple todas las expectativas que, desde el primer momento, le hacen ser un objeto de deseo.

El interior envuelve a sus pasajeros con una lujosa tapicería de cue-

ro que resulta muy agradable, aunque la mayor exposición a los agentes atmosféricos no sitúan este material como el más acertado para un descapotable. El acabado de todos los elementos se ha cuidado al máximo, presentando detalles de calidad que están rematados con esmero. En carretera, los 170 caballos del motor V6 muestran toda su energía con una elasticidad prodigiosa. Las suspensiones tienen un tarado muy suave que ofrecen confort y seguridad pero restan aplomo sobre baches.

Saab 9000 V6



FICHA TECNICA

Cilindrada: **3.300 c.c.** Número de cilindros: **6 en V**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **210 CV (155 kW) a 6.200 rpm**. Par máximo/rpm: **27,5 mkg (270 Nm)/3.300**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades**. Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos vent.** Suspensión (del/tras): **Indep./Eje rígido**. Peso en orden de marcha: **1.345 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,1 s**. 1.000 m. salida parada: **29,3 s**. Velocidad máxima: **230 km/h**. Consumo urbano: **12,6 l/100 km**. A 90 km/h: **8,5 l/100 km**. A 120 km/h: **9,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **34,8 m**. (Publicado en el Nº 596).

LISTON ALTO

VIRTUDES

- Silencio de marcha
- Rendimiento del motor
- Consumo contenido

DEFECTOS

- Precio elevado
- Rueda repuesto emergencia
- Asientos poco envolventes

Precio 6.491.520 Ptas.

LA carrocería del Saab 9000 se ha retocado ligeramente en su parte frontal para lucir más estilizada. En el interior, las reformas se han enfocado a reducir niveles de ruidos y de forma considerable si echamos un vistazo a las bajas cifras de decibelios del test de sonoridad. Pero fue en este modelo la adopción del motor de tres litros la novedad de mayor peso. De origen General Motors, introduce un sistema de colector de admisión variable de tres fases que aprovecha la fuerza del motor desde muy bajas

vueltas, sin que ello afecte la potencia en la zona media y alta del cuentarevoluciones. Es un motor de rendimiento excelente que además consume poco. Con unos neumáticos de perfil alto y dimensiones algo justas para su potencia, está claro que la marca sueca ha optado por la comodidad en este modelo. Pero aparte de cómodo, el comportamiento del 9000 V6 es muy seguro, estando dotado de serie de un sistema de control de tracción TCS desconectable a voluntad y un antibloqueo de frenos.

Seat Ibiza GTi 16V



TODO UN CARACTER

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Buen comportamiento
- Completo equipamiento

DEFECTOS

- Airbag amula guantera
- Caraca chivato reserva gasolina
- Rueda repuesto de emergencia

Precio 2.605.400 Ptas.

CON un motor de 130 caballos de potencia, culata de cuatro válvulas por cilindro y hasta en un color exclusivo, se presentó la versión más veloz y potente del Seat Ibiza.

Llamativo casi hasta el escándalo, el color inconfundible del GTi 16V es el primer distintivo de una versión tan codiciada como esperada. Pero que los menos atrevidos no se preocupen, Seat ofrece su Ibiza deportivo en otros colores diferentes a este espectacular amarillo kiwi. ABS, EDS (control de tracción),

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.781 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **130 CV (95 kW) a 6.000 rpm.** Par máximo/rpm: **16,5 mkg (162 Nm)/4.000.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Indep./Semi-Indep.** Peso en orden de marcha: **1.030kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **8,4 s.** 1.000 m. salida parada: **29,9 s.** Velocidad máxima: **206 km/h.** Consumo urbano: **11,9 l/100 km.** A 90 km/h: **7,3 l/100 km.** A 120 km/h: **8,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **41,3 m.** (Publicado en el Nº 584).

llantas de aleación, elevallunas eléctricos, aire acondicionado, cierre centralizado, asiento y volante regulables, antinieblas, dirección asistida y hasta radiocassette conforman el equipo. Pero es que además el Ibiza GTi 16V muestra un fuerte carácter deportivo a partir de las 3.500 revoluciones gracias a su robusto motor Volkswagen y se comporta de maravilla gracias al rígido chasis del modelo. La versión más alta puede ir equipada de un control de tracción EDS para compensar los deslizamientos.

Ssangyong Musso 602 EL



PODERIO ASIATICO

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Tracción total automática
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Rumorosa
- Rebotes de la suspensión
- Ausencia bloqueo diferencial

Precio 3.996.720 Ptas.

CON la llegada del Ssangyong Musso se creó mucha expectativa en el mercado español. Y no es para menos, pues este nuevo modelo coreano (increíble la cantidad de marcas y modelos procedentes de este pequeño país asiático) presenta una estética muy llamativa, un completo equipamiento y todo un motor de gasóleo de origen Mercedes.

Una carrocería con nada menos que 4,6 metros de longitud permite ofrecer al Ssangyong Musso un espacio interior enorme para poder

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.874 c.c.** Número de cilindros: **5 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba de inyección.** Potencia máxima: **95 CV (70 kW) a 4.000 rpm.** Par máximo/rpm: **19,6 mkg (192 Nm)/2.600.** Tracción: **Trasera, engranable 4x4.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Indep./Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.930 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **19,7 s.** 1.000 m. salida parada: **40,2 s.** Velocidad máxima: **149,9 km/h.** Consumo urbano: **11,8 l/100 km.** A 90 km/h: **7,9 l/100 km.** A 120 km/h: **12,4 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **47,8 m.** (Publicado en el Nº 592).

viajar cómodamente cinco adultos y todo el equipaje necesario.

Para motorizar al Musso se ha recurrido a la mecánica de tres litros que equipó en su día al afamado Mercedes G 300 D de la marca alemana.

Sus 95 caballos de potencia máxima son más que suficientes para mover con soltura al rinoceronte coreano (la alusión viene dada porque Ssangyong en coreano significa rinoceronte). Como animal de gran peso y fuerza, el Musso se mueve lento pero seguro

Ssangyong Korando Family



ORIENTAL APACIBLE

VIRTUDES

- Precio
- Espacio interior y maletero
- Calidad de acabado

DEFECTOS

- Caja de cambios mediocre
- Motor poco potente
- Neumáticos mal adaptados

Precio 2.837.720 Ptas.

OREANO de origen, el Korando Family presenta como principal argumento unas generosas dimensiones que, como su propio nombre indica, son idóneas para una utilización familiar. Como tranquilo coche todoterreno y de esparcimiento, dispone de cinco cómodas plazas y de un espacioso maletero posterior.

Otro punto a su favor es un buen nivel de acabado y un equipamiento muy completo para su precio. Así, dispone de cierre centralizado, elevallunas eléctricos y dirección asistida; pero no de aire acondicionado,

FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.498 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba inyect. y turbo.** Potencia máxima: **79 CV (58,1 kW) a 4.500 rpm.** Par máximo/rpm: **15,8 mkg (154 Nm)/2.000.** Tracción: **Trasera engr. 4x4.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Recirculación de bolas asistida.** Frenos (del/tras): **Disc./Tamb.** Susp.(del/tras): **Indep./Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.650 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **28,8 s.** 1.000 m. salida parada: **43,9 s.** Velocidad máxima: **142 km/h.** Consumo urb.: **10,4 l/100 km.** A 90 km/h: **8,4 l/100 km.** A 120 km/h: **13,8 l/100 km.** Dist. de frenado a 100 km/h: **60,3 m.** (Publicado en el Nº 559).

instalación por la que habrá que pagar 194.000 pesetas más.

El motor de origen Peugeot es un tranquilo y robusto diesel que cumple honestamente pero que se queda algo corto para los casi 1.700 kilos de coche. Otro punto que resta eficacia a la mecánica son unos desarrollos de cambio inadecuados con excesivo salto entre segunda y tercera y entre ésta y la cuarta. Las suspensiones de recorrido corto convienen en carretera y pista y en campo la motricidad se ve perjudicada por unos neumáticos mixtos.

Tata TelcoSport 2.0D



AVENTURA BARATA

VIRTUDES

- Carrocería atractiva
- Equipamiento completo
- Precio accesible

DEFECTOS

- Terminación descuidada
- Limitaciones en campo a través
- Prestaciones justas

Precio 2.075.240 Ptas.

POR dos millones de pesetas la firma hindú Tata ofrece un producto versátil con posibilidades todoterreno y un aspecto atractivo. Se trata de un vehículo multiuso de atractiva línea pero descuidado en sus detalles de acabado.

El interior del Tata TelcoSport es amplio y luminoso, gracias a unas amplísimas superficies acristaladas. Algo esto último que hace subir muchos grados la temperatura a pesar del aire acondicionado. Además de este sistema, el Tata lleva también como equipo de serie direc-

FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.948 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **2.** Alimentación: **Bomba de inyección.** Potencia máxima: **68 CV (50 kW) a 4.500 rpm.** Par máximo/rpm: **12 mkg (118 Nm)/2.500.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos/Tambores.** Suspensión (del/tras): **Indep./Eje rígido.** Peso en orden de marcha: **1.615 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **33,3 s.** 1.000 m. salida parada: **31,1 s.** Velocidad máxima: **120 km/h.** Consumo urbano: **11,2 l/100 km.** A 90 km/h: **7,1 l/100 km.** A 120 km/h: **10,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **53,6 m.** (Publicado en el Nº 583).

ción asistida, elevallunas eléctricos, cierre centralizado, volante regulable en altura y barras portaequipajes. Todo ello perjudica el peso, cercano a las dos toneladas con el coche cargado, y pone en apuros al pequeño motor de 68 caballos. Además, el salto entre marchas dificulta el máximo aprovechamiento de la potencia.

A pesar de su tracción sólo trasera, el comportamiento mixto es aceptable y la suspensión trabaja bien en terreno abrupto. El límite llegará sobre la arena o el barro.

**Toyota
Carina
2.0D**



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.975 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Bomba inyectora.** Potencia máxima: **73 CV (54 kW) a 4.800 rpm.** Par máximo/rpm: **13,4 mkg (132 Nm)/2.800.** Tracción: **Delantera.** Caja de cambios: **Manual de 5 velocidades.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos.** Suspensión (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.155 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **16,8 s.** 1.000 m. salida parada: **37,7 s.** Velocidad máxima: **163,3 km/h.** Consumo urbano: **7,8 l/100 km.** A 90 km/h: **5,2 l/100 km.** A 120 km/h: **7,0 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **55,2 m.** (Publicado en el Nº 566).

INCANSABLE

VIRTUDES

- Interior muy amplio
- Economía
- Maletero muy capaz

DEFECTOS

- Dirección sensible
- Potencia justa a plena carga
- Interior muy sobrio

Precio 2.820.800 Ptas.

LA gama Carina se ha enriquecido con una versión diesel, fundamental para competir en el complicado segmento de las berlinas medias. Los 73 caballos de su motor guardan muchas sorpresas. Y es que aunque no parezcan muchos para un coche de esta envergadura, en la práctica se muestran suficientes para rodar a media carga, incluso con el aire acondicionado conectado. Este motor tiene un bajo nivel de vibraciones del que se beneficia el confort, siempre buscado en este tipo de berlinas. El ruido peculiar de

los diesel sólo se deja oír al ralentí, desapareciendo al aumentar la velocidad.

El incremento de peso del nuevo motor apenas se hace sentir y, aunque tire de morro ligeramente más que el gasolina, la conducción del Carina se mantiene agradable y relajada.

En el interior encontramos un habitáculo amplio, capaz para cinco adultos sin apreturas y con un maletero ejemplar en cuanto a capacidad. El equipo se sitúa por encima de la media en el segmento.

**Toyota
Lexus
GS 300**



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.997 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **212 CV (156 kW) a 5.800 rpm.** Par máximo/rpm: **28 mkg (275 Nm)/4.800.** Tracción: **Trasera.** Caja de cambios: **Automática de 4 vel.** Dirección: **De cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Disc. vent./Disc. vent.** Susp. (del/tras): **Indep./Indep.** Peso en orden de marcha: **1.680 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,1 s.** 1.000 m. salida parada: **32,1 s.** Velocidad máxima: **230 km/h.** Consumo urb.: **13,9 l/100 km.** A 90 km/h: **7,8 l/100 km.** A 120 km/h: **9,5 l/100 km.** Dist. de frenado a 100 km/h: **50,6 m.** (Publicado en el Nº 570).

DISTINCION

VIRTUDES

- Motor silencioso y suave
- Excelente cambio automático
- Equipamiento

DEFECTOS

- Maletero pequeño en relación al tamaño del coche
- Sólo con cambio automático

Precio 7.769.000 Ptas.

EL Lexus es un coche creado para la ostentación. Ligeramente más pequeño que su hermano, el LS 400, el GS 300 dispone de menor potencia. Pero la particularidad fundamental de este nuevo modelo es su diseño italiano, que lo distingue como obra selecta de Giorgio Giugiaro.

Elegante, sofisticado y, sobre todo, suave de manejo, su tacto es como el de la seda. Se conduce solo y en un sofisticado ambiente perfectamente aislado del exterior.

En cuanto al motor, hay que recu-

rrir en ocasiones al tacómetro del cuadro de instrumentos para saber si está girando, el silencio es absoluto. Como único reproche a la parte mecánica puede criticarse la única posibilidad de transmisión automática, aunque su funcionamiento roce la perfección.

Todo en el Lexus GS 300 está concebido para que los pasajeros vayan relajados. La dirección es suavísima, las suspensiones no gustan de terrenos bacheados y el mecanismo de control de tracción es idóneo para los días de lluvia.

**Toyota
Rav 4**



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **1.998 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **129 CV (95 kW) a 5.600 rpm.** Par máximo/rpm: **17,8 mkg (175 Nm)/4.600.** Tracción: **Integral.** Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./tambores.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.150 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **11,8 s.** 1.000 m. salida parada: **32,6 s.** Velocidad máxima: **170 km/h.** Consumo urbano: **11,1 l/100 km.** A 90 km/h: **7,9 l/100 km.** A 120 km/h: **10,5 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **53,3 m.** (Publicado en el Nº 574).

VALE PARA TODO

VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Prestaciones de turismo
- Línea atractiva

DEFECTOS

- Precio elevado
- Asientos sin memoria
- Maletero escaso

Precio 3.022.700 ptas.

EN palabras de los responsables de Toyota, el RAV 4 cubre la necesidades del 80 por ciento de los usuarios de todoterreno. Este pequeño, cómodo, eficaz y divertido todoterreno combina con eficacia las ventajas de un turismo con buenas aptitudes cuando se abandona la carretera por el campo a través. Se nota que el ingeniero jefe de Toyota y responsable del proyecto RAV 4 es un hombre polivalente que practica el montañismo, la bicicleta o el submarinismo. Y esto es precisamente lo que ha querido transmi-

tir al pequeño todoterreno, la polivalencia. La comodidad está asegurada por la suspensión trasera independiente. El motor de dos litros, 16 válvulas y 129 caballos le anima a moverse con rapidez impropia en este tipo de vehículos. El tamaño reducido le consiente desenvolverse tanto por el tráfico urbano como adentrarse por un bello paraje campestre. Por último, la posibilidad de quitarle el techo en dos partes hacen de él un coche distinto y divertido. El precio, alto, y el maletero, ridículo, son sus principales defectos.

**Toyota
Supra
Biturbo**



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: **2.997 c.c.** Número de cilindros: **6 en línea.** Nº. válvulas por cilindro: **4.** Alimentación: **Inyección electrónica.** Potencia máxima: **330 CV (243 kW) a 5.600 rpm.** Par máximo/rpm: **45 mkg (441 Nm)/4.800.** Tracción: **Posterior.** Caja de cambios: **Manual de 6 vel.** Dirección: **Cremallera asistida.** Frenos (del/tras): **Discos vent./discos vent.** Suspensión (del/tras): **Independiente/Independiente.** Peso en orden de marcha: **1.720 kg.** Aceleración de 0 a 100 km/h: **6,1 s.** 1.000 m. salida parada: **25,8 s.** Velocidad máxima: **250 km/h.** Consumo urbano: **15,9 l/100 km.** A 90 km/h: **8,9 l/100 km.** A 120 km/h: **11,2 l/100 km.** Distancia de frenado a 100 km/h: **42,4 m.** (Publicado en el Nº 564).

PARA RECORDAR

VIRTUDES

- Recuperaciones increíbles
- Cambio acertado
- Comportamiento

DEFECTOS

- Plazas traseras y maletero
- Instrumentación escasa
- Falta de rigidez sin techo

Precio 10.581.800 ptas

DE este coche sorprenden dos cosas, una la potencia de 330 caballos y la otra el precio que pasa de los diez millones y medio. De su motor alabamos la elasticidad que otorgan seis cilindros y el silencio comparable a una berlina de lujo. Si en aceleración hay deportivos que con menor potencia alcanzan mejores resultados, en recuperaciones se porta como una fiera. Una fiera domada por un mecanismo de control de tracción (TRC), que permite conectarse y viceversa. Los dos turbocompresores del motor son de

distinto tamaño. El primero, más pequeño, reduce las inercias y proporciona un rendimiento óptimo a bajo régimen. El segundo, más grande, asegura la respuesta a medio régimen, mientras que en la parte alta del cuentarrevoluciones actúan los dos a la vez. También es especial la caja de cambios de seis velocidades que se maneja de forma suave y precisa. A parte de falta de espacio en las plazas traseras y para las maletas, otro defecto es la poca rigidez que presenta la carrocería cuando se descapota.

**Volvo 440
GLE 1.9 TD**



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.870 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Bomba inyectora +turbo**. Potencia máxima: **90 CV (66 kW) a 4.250 rpm**. Par máximo/rpm: **17,8 mkg (175 Nm)/2.250**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/independiente**. Peso en orden de marcha: **1.210 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **12,8 s**. 1.000 m. salida parada: **34,6 s**. Velocidad máxima: **180 km/h**. Consumo urbano: **7,6 l/100 km**. A 90 km/h: **5,2 l/100 km**. A 120 km/h: **7,2 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **51,2 m.** (Publicado en el Nº 557).

BUEN VIAJERO

VIRTUDES

- Prestaciones y consumo
- Habitabilidad y acabado
- Seguridad en general

DEFECTOS

- Recuperaciones pobres
- Rebotes del eje trasero
- Distancias de frenado

Precio 3.125.000 ptas.

SEGURIDAD y economía es lo que ofrece este Volvo. Dos argumentos muy convincentes en los tiempos que corren y que además, si se suma un equipamiento bastante completo y un nivel de confort convincente, está claro que resulta un compañero de viaje complaciente. El origen de la mecánica es Renault, la misma que emplea el R-19 DT. Aunque tenga algún caballo de menos no le afecta al rendimiento, que es excelente. Mano de santo en las mecánicas diesel, el turbo-compresor empuja con energía a

partir de las 2.000 revoluciones por minuto. Pero este motor no sólo rinde prestaciones buenas, sino que encima consume poco. La suspensión es suave para dar prioridad a la comodidad, sin que por ello repercuta en la estabilidad, siempre que se circule por asfalto en buenas condiciones. En piso bacheado, el eje rígido trasero responde con ligeros pero molestos rebotes que llegan a incomodar a los viajeros. El interior está acabado con esmero y brinda un equipamiento de serie que no defraudará al más exigente.

**Volkswagen
Golf 1.9 TDi**



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.896 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Inyección electrónica**. Potencia máxima: **90 CV (66 kW) a 4.000 rpm**. Par máximo/rpm: **20,6 mkg (202 Nm)/1.900**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/semildependiente**. Peso en orden de marcha: **1.145 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **13,8 s**. 1.000 m. salida parada: **35,3 s**. Velocidad máxima: **180 km/h**. Consumo urbano: **7,0 l/100 km**. A 90 km/h: **4,6 l/100 km**. A 120 km/h: **5,1 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **50,9 m.** (Publicado en el Nº 567).

DONDE HAY PATRON

VIRTUDES

- Consumo mínimo
- Poder de recuperación
- Silencio de marcha

DEFECTOS

- Precio elevado
- Desarrollo de quinta largo
- Amortiguación blanda

Precio 2.883.000 ptas.

EL Golf ha sido en los últimos tiempos el «patrón» en el que se han medido sus rivales. Tras marcar pautas con el GTi, Volkswagen quiere seguir haciéndolo con este motor diesel de inyección directa, algo no del todo nuevo pero sí con muchos aspectos interesantes. La ventaja de un motor de inyección directa sobre otro con precámara de la misma cilindrada es la de rendir mejor. Sin embargo tenían la desventaja de ser motores más contaminantes y ruidosos, por eso no se usaban. Los técnicos de la

marca alemana han conseguido remediar esto con un resultado brillante. Una de las principales ventajas de este motor diesel de inyección directa es la de consumir muy poco. Otra es la de trabajar con una compresión notablemente más baja que los de precámara (19,5 a 1 frente a 22,5 a 1), con lo que se alarga la vida del motor. El Golf TDi de Volkswagen es interesante, pues, para aquellos que consideren el coche como una herramienta de trabajo. El bajo consumo y una larga vida están asegurados.

**Volvo
850 T5 R**



FICHA TECNICA

Cilindrada: **2.319 c.c.** Número de cilindros: **5 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **4**. Alimentación: **Inyec. electr.+turbo**. Potencia máxima: **240 CV (176 kW) a 5.600 rpm**. Par máximo/rpm: **33,7 mkg (330 Nm)/3.000**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos vent./Discos**. Suspensión (del/tras): **Independiente/semildependiente**. Peso en orden de marcha: **1.400 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **7,7 s**. 1.000 m. salida parada: **28,2 s**. Velocidad máxima: **245 km/h**. Consumo urbano: **12,6 l/100 km**. A 90 km/h: **7,9 l/100 km**. A 120 km/h: **9,8 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **41,7 m.** (Publicado en el Nº 586).

DE LOCURA

VIRTUDES

- Prestaciones excepcionales
- Confort de marcha
- Seguridad activa y pasiva

DEFECTOS

- Consumos elevados
- Escasa gama de colores
- Tapicería en cuero obligada

Precio 6.450.000 ptas.

EL que un coche sea capaz de superar los 250 kilómetros por hora puede parecer una locura, sin embargo el Volvo T5 R con sus 240 caballos de potencia no compromete a nadie por falta de seguridad y sí permite disfrutar muchísimo de su conducción. Volvo ha roto con el conservadurismo técnico que le caracterizaba para dar paso a un modelo de tracción delantera, el 850. Más tarde lanza una versión de 225 caballos de potencia el 850 T5, también en versión ranchera para pasar a ser uno de los familiares

más potentes del mercado. A posteriori la marca sueca se desmelen a y saca 2.500 unidades de la versión más potente de 850, la T5 R. Podría parecer que esta potencia es exagerada para un tracción delantera, pero no es así. En ningún momento el coche escapa a nuestro control. Los técnicos suecos han previsto un corte de inyección en primera velocidad y un mecanismo antipatinamiento. Nada de zigzagueos de la carrocería que comprometan su estabilidad que es superior a la de muchos superdeportivos.

**Volkswagen
Golf Variant
1.9 TD GL**



FICHA TECNICA

Cilindrada: **1.896 c.c.** Número de cilindros: **4 en línea**. Nº. válvulas por cilindro: **2**. Alimentación: **Bomba inyectora**. Potencia máxima: **75 CV (55 kW) a 4.200 rpm**. Par máximo/rpm: **15,3 mkg (150 Nm)/2.400**. Tracción: **Delantera**. Caja de cambios: **Manual de 5 vel.** Dirección: **Cremallera asistida**. Frenos (del/tras): **Discos/tambores**. Suspensión (del/tras): **Independiente/semildependiente**. Peso en orden de marcha: **1.170 kg**. Aceleración de 0 a 100 km/h: **17,3 s**. 1.000 m. salida parada: **37,9 s**. Velocidad máxima: **163 km/h**. Consumo urbano: **7,9 l/100 km**. A 90 km/h: **5,5 l/100 km**. A 120 km/h: **6,9 l/100 km**. Distancia de frenado a 100 km/h: **49,1 m.** (Publicado en el Nº 551).

TRES EN UNO

VIRTUDES

- Comportamiento bueno
- Autonomía grande
- Carrocería versátil

DEFECTOS

- Precio algo elevado
- Sin aire acondicionado
- Cuartera pequeña

Precio 2.660.000 ptas.

LO mejor de este Golf es la polyvalencia de su carrocería de cinco puertas y la economía de combustible debida al motor turbodiesel. Lo peor, su precio. Aunque sea un modelo de poca aceptación por su carrocería de tipo familiar, lo cierto es que no ofrece más que ventajas. Familias numerosas, profesionales que necesiten de mucho espacio para dejar bultos en el interior en sus desplazamientos o simplemente usuarios que prefieren la versatilidad de un cinco puertas, serán los compradores de este tipo de

vehículos. Respecto al diseño, se ha buscado más la funcionalidad que la estética, pero está lejos de los familiares de antes, que parecían auténticos cajones. Como cabe esperar, en el Golf Variant el maletero se puede cubrir con una bandeja rígida plegable. El rendimiento del motor es notable a medio y bajo régimen, lo que es sinónimo claro de que su público preferido va a ser poco exigente. La autonomía es brillante y puede rozar los 1.000 kilómetros si se mantienen velocidades de cruce tranquilas.

BMW 730i V8
BMW 740i V8



LA TECNOLOGIA VA POR DENTRO

LA serie 7 de BMW arranca con estas dos versiones de idéntica carrocería, salvo matices, y distintos motores de potencias considerables: 218 caballos para el 730 y 286 para el 740. La carrocería, totalmente modificada, presenta un excelente coeficiente aerodinámico de 0,30. Si por fuera la carrocería ofrece unas líneas más bien tradicionales, los motores incorporan todo lo más nuevo en tecnología apoyada por la electrónica para situarlos en la vanguardia de su segmento. Los dos BMW incorporan

BMW 730i V8
El comportamiento en carretera merece la más alta puntuación, además es muy cómodo.

Precio 8.658.000 Ptas.

BMW 740i V8
Con las mismas cualidades de confort y estabilidad que el 730i, ofrece un motor superior.

Precio 10.716.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 560).

FICHA TECNICA		
	BMW 730i	BMW 740i
Cilindrada (c.c.)	2.997	3.982
Nº de cilindros	8 en V	8 en V
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	218 CV (160 Kw)/5.800	286 CV (210 Kw)/5.800
Par máx./rpm.	29,5 mkg(290 Nm)/4.500	40,8 mkg(400 Nm)/4.500
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 6 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./discos	Discos vent./discos
Peso (kg)	1.725	1.790
Acel. 0 a 100 km/h (s)	8,8	7,4
1.000 m. salida parada (s)	29,8	27,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,7	31,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	38,5	35,2
Vel. máx. (km/h)	235	250
Cons. urbano (l/100km)	15,1	16,6
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	9,5	9,6
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,8	11,0
Sonoridad a 90 km/ (db)	64,7	63,2
Frenada a 100 km/h (m)	43,4	44,2

motores de 8 cilindros en V que son un alarde de suavidad. El 730i tiene un motor que ofrece lo mejor de sí a partir de las 3.500 revoluciones. El cambio de marchas es de 5 velocidades a diferencia del 740i que dispone de 6 marchas. Los dos cambios se manejan con toda facilidad. La sexta marcha del 740 está pensada para rodar por autopistas a velocidad elevada sin que el consumo se resienta. El motor potentísimo del 740 empieza a notarse a partir de las 2.000 revoluciones por minuto con fuerza sobrada.

Estos dos BMW no sólo ofrecen motores de prestaciones tan rápidas que podrían competir con muchos deportivos, sino que encima son cómodos y seguros de forma envidiable. ASC, EDC, ABS o DSC, todo un abecedario electrónico para controlar la estabilidad lateral, el bloqueo de las ruedas al frenar, la regulación de la dureza de la suspensión o el patinamiento de las ruedas. La seguridad está garantizada por la electrónica. Pero no sólo, estos BMW resultan placenteros y fáciles de conducir. En este aspecto resultan muy polivalentes. Su manejabilidad en cualquier circunstancia es comparable a la de modelos mucho más compactos sin que por ello se resienta el confort de marcha. La suavidad y el silencio completan la obra. En el interior se aprovecha la plataforma al máximo para dar amplitud y altura sin parangón.

Citroën Evasion TD
Peugeot 806 DT



LA ERA DEL MONOVOLUMEN

LOS monovolúmenes son el vehículo del futuro y un nuevo concepto de forma de viajar. Espacio interior, comodidad, facilidad de conducción, polivalencia y éstos, además, pocos en consumo, son las principales ventajas que aportan. Fruto de un proyecto conjunto entre Fiat, Lancia, Citroën y Peugeot, estos monovolúmenes tienen el mismo envoltorio, soluciones técnicas y motor, salvo pequeños matices de interior y equipamiento. El motor, que es turboalimentado, tiene su mayor virtud en una econo-

CITROËN EVASION TD
Representan la otra forma de viajar, espaciosa, cómoda y hasta divertida por su polivalencia.

Precio 4.345.000 Ptas.

PEUGEOT 806 ST DT
Otra de las virtudes de estos gemelos es el consumo reducido hasta a monovolúmen cargado.

Precio 4.434.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 592).

FICHA TECNICA		
	CITROËN EVASION TD	PEUGEOT 806 DT
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.905
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Bomba inyec. y turbo	Bomba inyec. y turbo
Potencia máx./rpm.	92 CV (67,5 Kw)/4.000	92 CV (67,5 Kw)/4.000
Par máx./rpm.	20,5 mkg(196 Nm)/2.250	20,5 mkg(196 Nm)/2.250
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Peso (kg)	1.640	1.640
Acel. 0 a 100 km/h (s)	16,6	16,6
1.000 m. salida parada (s)	37,2	37,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	38,5	38,5
Rec. 1km desde 40 km/h en V	44,5	44,5
Vel. máx. (km/h)	162	162
Cons. urbano (l/100km)	9,3	9,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,4	6,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,2	8,2
Sonoridad a 90 km/ (db)	64,2	64,2
Frenada a 100 km/h (m)	50,9	50,9

mía de funcionamiento considerable. Se trata del conocido motor del grupo francés PSA de 1,9 litros de cilindrada. Su buen rendimiento ya quedó probado en los Citroën ZX y Xantia o en los Peugeot 306 y 405. Con 92 caballos de potencia mueve con soltura estos dos monovolúmenes y sobre todo no permite que beban en demasía. A coche cargado, y manteniendo velocidades de cruceo altas, es difícil pasar de los 12 litros cada cien kilómetros. Un consumo ajustado si se tiene en cuenta el peso elevado del coche. Se conducen con facilidad no obstante su tamaño, y el motor, suave de funcionamiento, no tiene problemas en subir de vueltas a partir de las 2.000 revoluciones por minuto, momento en el que el turbocompresor empieza a soplar para espabilar el monovolúmen. Uno de los secretos de la sutura con que se mueven se debe a la caja de cambios, que, dotada con unos desarrollos muy certeros, permite sacar el máximo provecho a la mecánica. Con unas suspensiones enfocadas hacia la comodidad, o sea, de tarados blandos, estos vehículos se conducen igual de bien que una berlina, ayudados por una dirección suave que se mueve sin esfuerzos, aunque tiene un diámetro de giro grande. En ellos pueden viajar hasta ocho pasajeros, pero lo más divertido es la transformación de respaldos en mesitas o el poder girar los asientos.

Citroën Evasion SX/Fiat Ulysse 2.0/Peugeot 806 ST



LA GUERRA DEL ESPACIO

DE los cuatro monovolúmenes creados en proyecto común sólo queda por presentarse en sociedad el de Lancia, que se venderá sólo con la motorización más potente de 150 caballos. Los otros tres, de mecánica no de gasóleo, incorporan el motor de dos litros de 123 caballos de potencia del grupo francés PSA. Las diferencias en la carrocería son matices de maquillaje para darle el aire de familia a la que comercialmente pertenecen. La gran baza de estos vehículos es el espacio. Con 4,5 metros de largo,

1,8 de ancho y 1,7 de alto, alojan a siete ocupantes de la forma más cómoda, algo que ninguna berlina tradicional es capaz de hacer en tan recortadas dimensiones. La longitud de estos monovolúmenes no es mayor de la de un Peugeot 405, por dar un ejemplo, pero el secreto está en la gran distancia entre ejes, 15 centímetros más larga, lo que permite aprovechar de forma tan sorprendente el espacio. El motor funciona bien a regímenes bajos y sólo cuando se rueda a plena carga baja de rendimiento y obliga a jugar con

el cambio para mantener el ritmo. El consumo también está en consonancia con la carga, como es lógico. En general resulta bajo para este tipo de coches con más kilos que una berlina convencional y con más freno aerodinámico. Destaca la facilidad para mantener velocidades de cruce en torno a los 130-140 kilómetros por hora, sin esfuerzo. Sin lugar a dudas lo más interesante en estos vehículos es el habitáculo, que ofrece la posibilidad de colocar tres filas de asientos con butacones que giran 180 grados.

CITROËN EVASION SX
Al igual que en sus hermanos gemelos, la gran baza de estos monovolúmenes es el espacio.
Precio 3.734.000 Ptas.

FIAT ULYSSE 2.0 EL
La motorización de dos litros de gasolina de 123 caballos destaca por un consumo razonable.
Precio 3.985.000 Ptas.

PEUGEOT 806 ST
No por ser voluminosos, estos vehículos presentan problemas de conducción, es de lo más fácil.
Precio 3.647.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 592)

FICHA TÉCNICA			
	CITROËN EVASION	FIAT ULYSSE	PEUGEOT 806
Cilindrada c.c.	1.998	1.998	1.998
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	123 CV (89 kw)/5.750	123 CV(89 kw)/5.750	123 CV(89 kw)/5.750
Par máx./rpm.	17,5mkg(170Nm)/2.650	17,5mkg(170Nm)/2650	17,5mkg(170Nm)/2650
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./tambores	Discos vent./tambores	Discos vent./tambores
Peso (kg)	1.585	1.585	1.585
Acel. 0-100 km/h (s)	16,9	16,9	16,9
1.000 m. salida parada	37,2	37,2	37,2
Rec. 1km desde 40km/h IV	39,8	39,8	39,8
Rec. 1km desde 40km/h V	44,8	44,8	44,8
Velocidad máx. (km/h)	175	175	175
Cons. urbano (l/100 km)	12,3	12,3	12,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,9	7,9	7,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,1	10,1	10,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,4	63,4	63,4
Frenada a 100 km/h (m)	50,2	50,2	50,2

Jaguar XJ 3.2, 4.0 y 4.0 XJR



DEPORTIVOS DE LUJO

DESDE que Ford adquirió Jaguar se ha notado una gran mejoría en la marca de lujo inglesa. Estéticamente varían muy poco de sus antecesores, lo más destacable son los dobles faros delanteros, en detrimento de los faros rectangulares. De los tres coches probados, el 3.2 Sport es el más equilibrado del grupo; su potencia de 219 caballos puede parecer justa para mover los 1.800 kilos que pesa, nada más lejos de la realidad, el motor sorprende por su buen rendimiento. Su acabado Sport le permite disponer

de una suspensión rebajada y unos tarados más firmes que le hacen ganar en estabilidad. El 4.0 tiene un motor que ofrece algo más de soltura, pero no se justifica la diferencia tan abultada de precio con el 3.2. Donde sí hay diferencias es en la caja de cambios, automática en los tres casos, pero mientras que en el 3.2 no tiene programa Sport y es mucho más lenta, las motorizaciones 4.0 si lo tienen, resultando más agradables de utilizar. El XJR es, por su parte, un coche muy particular; para conseguir los 326 caballos de

potencia han recurrido a un compresor volumétrico, que además le confiere un enorme par motor. Este modelo cuenta con un sistema de control de tracción que actúa sobre los frenos y el acelerador y que con suelo mojado resulta imprescindible. Estos coches se conducen con facilidad, los dobles faros permiten una buena visibilidad. Lo peor es el limpiaparabrisas de un solo brazo, que deja una zona grande sin barrer. Por otro lado, disponen de un completo equipamiento y no se ha dejado ningún detalle al azar.

JAGUAR XJ 3.2 SPORT
De la nueva gama XJ, éste es el modelo más equilibrado de los tres.
Precio 6.750.500 Ptas.

JAGUAR 4.0 SOVEREIGN
La diferencia tan abultada de precio no justifica las mejores prestaciones que el 3.2.
Precio 9.300.000 Ptas.

JAGUAR XJR
Su motor con compresor volumétrico es una auténtica maravilla.
Precio 9.950.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 594)

FICHA TÉCNICA			
	3.2 SPORT	4.0 SOVEREIGN	XJR
Cilindrada c.c.	3.239	3.980	3.980
Nº de cilindros	6 en línea	6 en línea	6 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	4	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. elect. y compr. vol.
Potencia máx./rpm.	219CV(161kw)/5.100	249CV(183kw)/4.800	326CV(240kw)/5.000
Par máx./rpm.	32,1mkg(315nm)/4.500	40mkg(392nm)/4.500	52mkg(512nm)/4.000
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 4 vel.	Automática, 4 vel.	Automática, 4 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Dis.vent./Dis.vent.ABS	Dis.vent./Dis.vent.ABS	Dis.vent./Dis.vent.ABS
Peso (kg)	1.800	1.800	1.875
Acel. 0-100 km/h (s)	9,7	8,7	7,7
1.000 m. salida parada	31,2	29,5	28,2
Rec. 1km desde 40km/h IV	29,3	27,4	26,6
Rec. 1km desde 40km/h V	-	-	-
Velocidad máx. (km/h)	219	223	242
Cons. urbano (l/100 km)	14,8	15,7	15,9
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	10,3	10,6	11,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	12,1	12,4	12,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	61,3	62,0	62,9
Frenada a 100 km/h (m)	40,1	46,3	43,5

Opel Tigra
1.4i 16V/1.6i 16V



CAPRICO DE JUVENTUD

La gama Tigra la componen dos versiones con motores de 1,4 y 1,6 litros, con 90 y 106 caballos de potencia respectivamente, ambas con culatas de cuatro válvulas por cilindros. Estas mecánicas las hereda el Tigra del Corsa. También son similares sus bastidores, aunque con respecto al Corsa presenta unas pequeñas modificaciones, de esta forma la carrocería del Tigra es 19 centímetros más larga y 8 más baja, con lo que el centro de gravedad está más bajo y esto se traduce en un comportamiento mejor. Al-

OPEL TIGRA 1.4i 16V
Tiene un diseño muy original e innovador, algo que paga con un interior pequeño.

Precio 1.899.000 Ptas.

OPEL TIGRA 1.6i 16V
La motorización 1.6 ofrece unas prestaciones mejores, siempre con un consumo ajustado.

Precio 2.299.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 575)

go que sorprende del Tigra es el diseño coupé de su carrocería, muy innovador. Pero paga un tributo por tener una carrocería tan original, el interior es un poco angosto, sobre todo en las plazas traseras, no recomendadas para adultos. En el puesto de conducción se siente una sensación de agobio, ya que la cabeza queda muy cerca del parabrisas, por contra ofrece una postura de conducción bien resuelta. Por otro lado, el espacio interior está tan bien aprovechado que no hay ningún hueco para depositar objetos. Los motores tienen un rendimiento magnífico, tanto el 1.4 como el 1.6 presumen de ser muy progresivos y de tener una gran facilidad para subir de vueltas. De los dos el 1.6, lógicamente con más potencia, ofrece mejores prestaciones. A la hora de hablar de consumos, los dos son parcos en este sentido.

La dirección asistida de serie tiene tan sólo 2,75 vueltas entre topes. Las cajas de cambios tiene unos desarrollos adecuados, su buena labor se ve empañada por unos selectores un poco ásperos. Los frenos, por lo general, cumplen bien su cometido. Por lo que respecta a su estabilidad, ambos Tigra tienen un comportamiento excelente, pero a ninguno de los dos le sientan bien las carreteras bacheadas; en ese tipo de trazado su conducción se vuelve difícil y obliga a agarrar con fuerza el volante.

FICHA TECNICA		
	TIGRA 1.4i 16V	TIGRA 1.6i 16V
Cilindrada (c.c.)	1.389	1.598
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	90CV(66,6Kw)/6.000	106CV(78,5Kw)/6.000
Par máx./rpm.	12,8mkg(125Nm)/4.000	15,1mkg(148Nm)/4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambor. ABS
Peso (kg)	1.055	1.075
Acel. 0 a 100 km/h (s)	12,7	11,4
1.000 m. salida parada (s)	34,5	33,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	36,8	34,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	42,1	39,2
Vel. máx. (km/h)	190	203
Cons. urbano (l/100km)	8,9	10,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,8	6,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,7	8,2
Sonoridad a 90 km/ (db)	66,3	67,5
Frenada a 100 km/h (m)	45,8	47,3

Range Rover
4.6 HSE y 2.5 DT



EN LO MAS ALTO

EN la nueva gama Range Rover, además de muchos cambios estéticos, hay también nuevos motores, como es el caso del 4.6 de gasolina y el 2.5 turbodiesel, éste último es un seis cilindros en línea de origen BMW. Exteriormente hay muchos cambios en la nueva gama del todoterreno inglés, ahora su carrocería es más redondeada y ha ganado algunos centímetros, aumento de dimensiones que se deja notar en el interior, dando lugar a una habitabilidad mucho mejor, tanto delante como detrás, viéndose

RANGE ROVER 4.6 HSE
Su mecánica, capaz de unas prestaciones de primera, se ve gravada por un elevado consumo.

Precio 9.100.000 Ptas.

RANGE ROVER 2.5 DT
El motor BMW funciona de maravillas en este coche. Hay que destacar sus suspensiones.

Precio 7.100.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 584)

FICHA TECNICA		
	RANGE ROVER 4.6 HSE	RANGE ROVER 2.5 DT
Cilindrada (c.c.)	4.554	2.497
Nº de cilindros	8 en V	6 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Bomba inyec. y turbo
Potencia máx./rpm.	225CV(166Kw)/4.750	134CV(100Kw)/4.400
Par máx./rpm.	38,4mkg(376,6Nm)/3.000	27,5mkg(270Nm)/2.300
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Disc.vent./Discos.ABS	Disc.vent./Discos.ABS
Peso (kg)	2.220	2.115
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,0	16,5
1.000 m. salida parada (s)	32,5	37,1
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	29,5	37,6
Rec. 1km desde 40 km/h en V	-	46,3
Vel. máx. (km/h)	193	166
Cons. urbano (l/100km)	20,8	11,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	12,0	8,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	14,4	11,6
Sonoridad a 90 km/ (db)	68,2	67,8
Frenada a 100 km/h (m)	43,9	45,3

reflejado esto también en el maletero. El interior también ha experimentado un importante cambio cualitativo, con un acabado similar al de una berlina de lujo. Por otro lado, cuenta con un completo equipamiento de serie.

Técnicamente hay que destacar su sistema neumático de suspensiones, que lo distingue de cualquier otro todoterreno. Un microprocesador electrónico selecciona la altura en función de la velocidad, logrando con ello siempre un comportamiento óptimo. Además se puede variar a voluntad en función de las necesidades de cada momento, aumentando sus posibilidades en campo a través. Hay que hacer mención especial de los frenos, a pesar de contar con el handicap del peso elevado de estos coches son muy eficaces.

El motor TD de BMW funcionaría a la perfección en el Range Rover, obsequiando a su conductor con unas magníficas prestaciones. Mención especial merece el V8 de 4,6 litros, que derrocha potencia y permite rozar la barrera de los 200 kilómetros por hora. También en este coche hay que destacar la caja de cambios automática con gestión electrónica. Ambos modelos tienen un consumo alto de combustible; en el TD, contando con el peso del coche, está dentro de unos márgenes razonables, pero en el HSE las cifras resultan disparatadas.

Lancia k
2.0 LE/2.4 LS/3.0 V6 LS/2.4 TD LS



PRUEBA DE GAMA

PRUEBA DE GAMA

LA DISCRECION MAS ELEGANTE

La gama k de Lancia (kappa) sorprende por un diseño de carrocería sencillo, pero a la vez elegante y lujoso. Diseño que también se ve reflejado en el interior, resultando unos coches muy confortables. De las cuatro motorizaciones que componen la gama, tres son completamente nuevas, el V6 es ya conocido por equiparlo en otros modelos Alfa Romeo. Por lo que respecta al 2.0 y 2.4 de gasolina y diesel, son de nueva hornada con cinco cilindros en línea, los de gasolina tienen culata multiválvulas. Estos tres motores se distinguen por ofrecer un buen rendimiento y resultar muy fáciles de conducir, a los de gasolina se les puede achacar un consumo un poco alto, pero hay que tener en cuenta que se ven penalizados por el peso total del coche. El turbodiesel es el más económico en este sentido, con un consumo medio muy razonable, lo que unido a la capacidad del depó-

sito permite recorrer 800 kilómetros sin visitar una gasolinera. El más alto de la gama, el V6 de tres litros y 24 válvulas tiene una potencia de más de 200 caballos, y sube hasta las 7.000 revoluciones con una facilidad increíble, ofreciendo también la posibilidad, gracias a su buen rendimiento a pocas revoluciones, de poder circular en ciudad en marchas largas a un bajo régimen.

Comparándolo con el Thema, modelo al que ha venido a sustituir, presenta también novedades en las suspensiones. Esta sigue siendo independiente en las cuatro ruedas, pero han retocado un poco los tarados, resultando en el k más suaves, con lo que gana en confort de marcha, pero sin descuidar en ningún momento el apartado estabilidad. La caja de cambios en este modelo cuenta con un selector mejor resuelto que el del Thema, con una mayor suavidad y precisión de manejo y con unos recorridos más cortos a la

hora de ir pasando de una velocidad a otra. Otro apartado mecánico que está muy bien resuelto es la dirección, asistida de serie y de tipo servotronic, de endurecimiento progresivo a medida que se incrementa la velocidad, en todas las versiones menos en el 2.0 litros que es simplemente asistida.

Otra de las virtudes del Lancia k es su interior, con un espacio muy generoso para sus ocupantes, tanto los de las plazas delanteras como los de las traseras. En estos asientos la banqueta está un poco baja, lo que hace que la altura al techo sea elevada, resultando imposible tocar con la cabeza. Por otro lado el espacio para las piernas es grande permitiendo viajar a sus ocupantes con un elevado nivel de comodidad. Unas generosas medidas que se ven reflejadas en el maletero con una magnífica capacidad de carga. En el puesto de conducción resulta complicado encontrar la postura ide-

al al volante, al menos en las unidades probadas con regulación eléctrica del asiento (opcional).

Los modelos que componen la gama k de Lancia, cuentan con elementos entre su equipamiento co-

munes a coches de su categoría, como es el caso del climatizador automático, airbag para el conductor y el acompañante. Opciones como la alarma antirrobo con mando a distancia o los limpiafaros, en la ver-

sión más alta, que cuesta casi seis millones de pesetas no son de recibo. También llama la atención que en el nivel más básico de equipamiento el LE, los faros antiniebla no sean de serie.

LANCIA K 2.0 20V LE
Es el más básico de la gama k, su motor de dos litros de cinco cilindros ofrece un magnífico rendimiento. Tiene en común con el resto su buen espacio interior.

Precio: 4.200.000 Ptas.

LANCIA K 2.4 20V LS
El motor es una maravilla de funcionamiento. En este coche, el confort de marcha está a un magnífico nivel, viajar en uno de estos coches es una delicia.

Precio: 4.700.000 Ptas.

LANCIA K 3.0 V6 24V LS
Su mecánica, de origen Alfa se distingue por unas prestaciones de primera. En esta versión el equipamiento de serie, teniendo en cuenta su precio, es escaso.

Precio: 5.730.000 Ptas.

LANCIA K 2.4 TD LS
El motor turbodiesel ofrece unos consumos muy ajustados, con unas prestaciones muy buenas. Sorprende de este coche su buena insonorización, no parece un coche de gasoil.

Precio: 4.700.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 587)

	FICHA TECNICA			
	2.0 20V LE	2.4 20V LS	3.0 V6 24V LS	2.4 TD LS
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.446	2.959	1.998
Nº de cilindros	5 en línea	5 en línea	6 en V	5 en línea
Nº de válvulas	4	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba inyec. + turbo
Potencia máx./rpm.	145CV(107kw)/6.100	175CV(129kw)/6.100	204CV(150kw)/6.300	124CV(91kw)/4.250
Par máx./rpm.	18,9mkg(185Nm)/4.500	23,5mkg(230Nm)/3.750	27,5mkg(270Nm)/4.500	25,5mkg(250Nm)/2.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Discos. ABS	Discos vent./Discos. ABS	Discos vent./Discos. ABS	Discos vent./Discos. ABS
Peso (kg)	1.440	1.450	1.510	1.485
Acel 0-100 km/h (s)	12,1	10,6	9,2	12,4
1000 m. salida parada	32,9	31,3	30,3	33,8
Rec. 1km desde 40 km/h en 4ª	37,2	34,0	32,3	36,8
Rec. 1km desde 40 km/h en 5ª	42,1	38,7	36,6	45,1
Vel. máx. (km/h)	205	215	225	193
Cons. urbano (l/100km)	12,8	14,0	14,9	9,0
Cons. a 90 km/h (l/100km)	8,0	8,2	8,4	6,3
Cons. a 120 km/h (l/100km)	10,1	10,4	10,8	8,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,5	64,8	65,2	66,8
Frenada a 100 km/h (m)	43,3	45,5	46,2	44,3

Volkswagen Polo
45 Fox, 55, 75



VOLVER A EMPEZAR

HASTA la llegada de nuevos motores que enriquezcan la gama, el Polo cuenta con tres motorizaciones: el 45, el 55 y el 75. Tres mecánicas ya conocidas en Volkswagen y que para este modelo han sido convenientemente actualizadas. El 1.0, de 45 caballos, es un vehículo de talante económico y que, gracias a unos desarrollos del cambio bien escogidos, permite una utilización muy agradable. En el 1.3 y el 1.6 sucedió algo parecido, con unas relaciones de cambio alargadas en proporción con el incremen-

to de sus potencias, consiguiendo unos motores muy elásticos. De los tres el más equilibrado es el 55, utilizable perfectamente en ciudad y en largos viajes por carretera.

En el resto de apartados mecánicos no hay muchas sorpresas, comparten elementos comunes a otros modelos de la marca. Hay que destacar la tremenda rigidez de su estructura, algo que se agradece circulando por carreteras en mal estado, también hay que resaltar sus magníficas cualidades dinámicas: cualquiera de estos tres coches ofrece

un comportamiento excepcional. Donde sorprende el nuevo Polo es en su espacio interior, con una habitabilidad mucho mejor que la de su predecesor. Por otro lado, son unos coches que rebosan robustez, con una calidad de acabado elevada, sólo algunos plásticos de apariencia pobre que no permiten redondear al cien por cien este apartado. Con respecto al equipamiento, cubre las necesidades básicas, teniendo previsto Volkswagen una serie de opciones para que cada cual personalice el coche a su gusto.

POLO 45 FOX
Tiene un talante económico, resulta ideal para usarlo en ciudad.
Precio 1.326.000 Ptas.

POLO 55
Su motor permite además de una perfecta utilización en ciudad realizar viajes de largo recorrido.
Precio 1.435.000 Ptas.

POLO 75
Tiene un motor que invita a sacarle el máximo partido. Sus prestaciones están a buena altura.
Precio 1.616.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 578)

FICHA TECNICA			
	POLO 45 FOX	POLO 55	POLO 75
Cilindrada c.c.	1.043	1.296	1.598
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Iny. electrónica monop.	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm.	45CV(33kw)/5.200	55CV(40kw)/5.200	75CV(55kw)/5.200
Par máx./rpm.	7,1mkg(70nm)/2.800	10,2mkg(100nm)/2.800	13mkg(128nm)/2.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Peso (kg)	955	955	990
Accl. 0-100 km/h (s)	20,6	18,0	13,7
1.000 m. salida parada	40,4	38,8	35,4
Rec. 1km desde 40km/h IV	40,4	38,6	35,4
Rec. 1km desde 40km/h V	44,1	42,9	39,5
Velocidad máx. (km/h)	143	151	164
Cons. urbano (l/100 km)	7,9	8,5	9,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,0	5,7	6,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,9	7,5	7,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	73,5	68,7	67,5
Frenada a 100 km/h (m)	56,3	51,4	55,2

Audi A6 2.6 frente a Opel Omega 2.5i CD



APARIENCIAS ENGAÑOSAS

LA cosa parece fácil, el Omega es más barato, tiene mayor potencia y está algo mejor equipado. Sin embargo, en conjunto, y analizando los distintos apartados, el Audi supera por poco a su rival. El A6 2.6 mantiene el motor ya conocido del 100 pero con culata de dos válvulas por cilindro, la potencia es de 20 caballos favorable al Omega aunque lo que más llama la atención es el valor tan alto de par motor del A6, prácticamente igual que el de su rival. En marcha, esa diferencia de potencia sólo se manifiesta

1º Audi A6 2.6
Es más rápido que el Omega y ofrece un buen acabado y un confort de marcha excelente.
Precio 4.955.000 Ptas.

2º Opel Omega 2.5i CD
De concepción más moderna, el Opel está perjudicado por un peso excesivo.
Precio 4.725.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 568)

FICHA TECNICA		
	Audi A6 2.6	Opel Omega 2.5i
Cilindrada (c.c.)	2.598	2.498
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	150CV(110Kw)/5.750	170CV(125Kw)/6.000
Par máx./rpm.	22,9mkg(225Nm)/3.500	23,1mkg(227Nm)/3.200
Tracción	Delantera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.440	1.554
Accl. 0 a 100 km/h (s)	9,5	10,9
1.000 m. salida parada (s)	30,9	31,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	32,3	37,4
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,9	41,7
Vel. máx. (km/h)	209	223
Cons. urbano (l/100km)	14,0	13,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,7	7,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,8	8,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,4	68,2
Frenada a 100 km/h (m)	44,2	49,1

ta en la parte alta del cuentarrevoluciones que se traduce en una velocidad punta más elevada. Sin embargo, la capacidad de recuperación es mejor en el Audi que se beneficia de un desarrollo final de transmisión un poco más corto y sobre todo porque pesa 100 kilogramos menos.

Los demás órganos mecánicos importantes, como la dirección, suspensión y frenos son muy parejos, aunque destaca la moderna suspensión del Omega por un sistema multibrazo en el eje trasero.

Es un acierto también en el Omega el diseño de la carrocería, muy aerodinámica y más amplia tanto en lo referente al habitáculo como al maletero. En el Omega y dentro de su completo equipamiento es criticable el empleo de un tercer apoyacabezas que dificulta la visibilidad posterior. En el tema del comportamiento los dos modelos ofrecen un confort de marcha de primera línea, sin embargo hay que decir que la carrocería del Omega agita más a los ocupantes en curvas cerradas y el reglaje de amortiguadores y muelles a lo mejor no es el ideal.

En cuestión económica el Opel lleva las de ganar, ya que además de ser más barato, gasta un poco menos de gasolina y, salvo el climatizador automático, tiene más detalles de equipamiento que su rival. Las bazas del Audi se centran sobre todo en su mayor prestigio y mejor confort de marcha. Difícil elección.

Audi A6 2.5 TDi/BMW 525 TDS/
Mercedes E 300 D/Opel Omega 2.5 TD/
Peugeot 605 SVDT



PRUEBA COMPARATIVA

PRUEBA COMPARATIVA

1.º AUDI A6 2.5 TDi
Cuenta con un moderno motor de inyección directa de lo más efectivo a un precio competitivo.

Precio 5.300.000 Ptas.

2.º BMW 325 TDS
Es el que más carácter muestra en carretera de montaña. Su motor no parece un diesel.

Precio 5.659.000 Ptas.

3.º MERCEDES E 300 D
A pesar de su tamaño es un coche que resulta fácil y seguro de conducir. La calidad es excelente.

Precio 6.175.000 Ptas.

4.º PEUGEOT 605 SVDT
Se mueve por todo tipo de carreteras con un comportamiento ejemplar.

Precio 5.758.000 Ptas.

5.º OPEL OMEGA 2.5 TD
A un buen equilibrio entre confort y comportamiento hay que añadirle un precio ajustado.

Precio 4.379.000 Ptas.

(Publicado en el nº 582)

AHORRAR A LO GRANDE

La llegada del Audi A6 TDi ha revolucionado el segmento de las grandes berlinas diesel, un mercado tradicionalmente dominado por Mercedes y BMW. Opel y Peugeot con el Omega y el 605 respectivamente completan la oferta en este sector. La razón que motivaba la compra de una de estas berlinas ha sido sobre todo económica, de gente que buscaba un coche cómodo de buen andar y capaz de recorrer muchos kilómetros con un gasto mínimo de combustible. Los modernos motores diesel ofrecen hoy en día, además, silencio, ausencia de vibraciones, olores y encima son tan rápidos como un gasolina.

El último en llegar, el Audi A6 TDi, se presenta con un moderno motor de 140 caballos de inyección directa, o sea, de culatas sin precámaras para que el combustible entre directamente en la cámara de combustión, que es la última moda en motores de gasóleo. Tradicional-

mente la inyección directa limitaba su uso a los vehículos industriales porque eran muy ruidosas y producían muchas vibraciones. Solucionados estos problemas, las ventajas son evidentes: el Audi A6 es el más rápido, el que consume menos de los cinco y además el mejor insonorizado. Otra novedad en el Audi es la adopción de una caja de cambios de seis velocidades que le permite acelerar más que ninguno de sus rivales (las primeras tres relaciones están muy seguidas) y encima ahorrar combustible por el especial desarrollo rutero de las otras tres marchas. Con 80 litros de capacidad del depósito de combustible, la autonomía del Audi va más allá de los 1.000 kilómetros. El motor del Peugeot, un cuatro cilindros con culata de tres válvulas por cilindro, destaca por una suavidad de funcionamiento más bien propia de un seis cilindros. BMW y Opel comparten motor, un seis cilindros que mien-

tras en el BMW alcanza los 143 caballos de potencia, en el Opel se queda en 130. Esto, junto con unas relaciones del cambio largas que, si bien benefician al consumo, restan alegría al seis cilindros de Opel. El motor del Mercedes es el único que no se sobrealimenta con un turbocompresor, pero con medio litro de más de cilindrada, se pone al nivel de sus rivales en potencia, al contar con una culata de cuatro válvulas por cilindro. Es muy suave y elástico de funcionamiento.

En comportamiento el Audi y el Peugeot traccionan a las ruedas delanteras mientras los otros oponentes lo hacen a las traseras. En general, los cinco manifiestan un nivel de seguridad activa elevado: buena estabilidad, frenos potentes y dirección rápida y precisa. Pero es el aplomo que muestra el Peugeot en curvas lo que le sitúa por encima de los demás. Le sigue el Audi por la facilidad de conducción. El BMW se

muestra casi neutro de comportamiento en curvas, mientras que el Mercedes y el Opel son algo más aparatosos. El que ofrece el habitáculo más capaz de todos ellos es el Peugeot. El Opel y el Mercedes también disfrutan de amplitud, aunque menos, mientras que, por su parte

el Audi y el BMW en este apartado quedan los últimos.

En términos generales, Audi y BMW se presentan como las opciones más equilibradas. El BMW cuenta con una mecánica brillante con un cierto toque deportivo para los más inquietos. El Audi es, sin duda,

la opción para los que miran más el bajo consumo. El que busca sobre todo el ahorro tendrá en el Opel el precio más competitivo. Mientras que el Mercedes, cuyas características son suavidad y elasticidad, es el más caro. Por último el Peugeot ofrece una gran amplitud interior.

FICHA TÉCNICA

	AUDI	BMW	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
Cilindrada (c.c.)	2.461	2.498	2.996	2.497	2.446
Nº de cilindros	5 en línea	6 en línea	6 en línea	6 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	2	2	4	2	3
Alimentación	Bomba inyectora+turbo	Bomba inyectora+turbo	Bomba inyectora	Bomba inyectora+turbo	Bomba inyectora+turbo
Potencia máx./rpm.	140 CV (103 kw)/4.000	143 CV (105 kw)/4.800	136 CV (100 kw)/5.000	130 CV (96 kw)/4.500	130 CV (96 kw)/4.300
Par máx./rpm.	29,8mkg(290Nm)/1.900	26,5mkg(260Nm)/2.200	21,4mkg(210Nm)/2.200	25,5mkg(250Nm)/2.200	30 mkg(294 Nm)/2.000
Traacción	Delantera	Trasera	Trasera	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos/discos, ABS	Discos vert./discos, ABS	Discos/discos, ABS	Discos vent./discos, ABS	Discos vent./discos, ABS
Peso (kg)	1.480	1.480	1.470	1.555	1.630
Accel 0-100 km/h (s)	10,6	10,8	12,0	13,3	12,8
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,1	35,4	37,1	38,7	35,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	42,1	41,0	42,5	45,5	45,5
Vel. máx. (km/h)	208	205	197	196	200
Cons. urbano (l/100km)	8,1	9,8	10,1	9,1	10,4
Cons. a 90 km/h (l/100km)	4,8	7,0	6,0	6,2	6,2
Cons. a 120 km/h (l/100km)	7,0	9,4	7,6	8,1	7,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,6	64,5	62,8	63,9	63,2
Frenada a 100 km/h (m)	43,8	41,3	44,3	42,1	50,5

Audi Avant RS2 frente a Porsche 911 Carrera



PRUEBA COMPARATIVA

DOS CARAS, UNA MONEDA

El concepto del Audi RS2 Quattro Avant es totalmente inédito y, en algunos aspectos disparatado. Una apariencia banal esconde la friolera de 315 caballos conseguidos tras una minuciosa y carísima preparación mecánica. En el Audi, el aspecto lúdico del coche viajero y turístico se ha fusionado con el espíritu deportivo para dar lugar a estos familiares superlativos. El Porsche 911 Carrera es el coupé europeo por excelencia y no necesita ninguna presentación. Pero ¿por qué comparar coches tan dispares

1º Audi RS2 Quattro Avant
Este insólito vehículo combina a la perfección el carácter de un deportivo puro con la versatilidad de un familiar.

Precio 10.400.000 Ptas.

1º Porsche 911 Carrera
Con menores posibilidades de espacio, ofrece sin embargo una línea más cautivadora.

Precio 12.362.240 Ptas.
(Publicado en el Nº 566).

si sus nexos son aparentemente tan escasos? Las razones vienen en primer lugar derivadas de términos absolutos: sus prestaciones. Corren prácticamente lo mismo y aceleran de forma similar. La diferencia de potencia, favorable al motor turbocomprimido del Audi en nada menos que 43 caballos, queda igualada por el lógico handicap representado por los 225 kilogramos de más. Otro punto en común entre ambos modelos, y éste mucho más íntimo, es la importante labor de Porsche en el desarrollo del RS2. El cinco cilindros turboalimentado «convencional» proveniente del S2 ha recibido un tratamiento especial Porsche. La combinación de un par motor elevadísimo con la tracción total Quattro consigue una eficacia que en un coche más ligero se acercaría más a la competición que al carácter sencillamente deportivo. Frenos del 911 Turbo, llantas de 17 pulgadas, retrovisores aerodinámicos... Este carácter híbrido en el desarrollo del RS2 entabla suficientes lazos familiares entre la berlina y la saga de coupés como para emparentarlos en esta insólita comparativa. ¿Disponer de uno de los coupés más carismáticos de la historia del automóvil o del break más potente del mercado? Las cuatro plazas reales para uso cotidiano y el maletero, se enfrentan en este caso con un arma absoluta de tres números mágicos: 911.

FICHA TECNICA	Audi RS2 Quattro Avant	Porsche 911 Carrera
	Cilindrada (c.c.)	2.226
Nº de cilindros	5 en línea	6 horizontales opuestos
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Iny. Elect. turbo e interc.	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	315CV(232Kw)/6.500	272CV(200Kw)/6.100
Par máx./rpm.	40,8mkg(400Nm)/2.800	33,6mkg(329Nm)/5.000
Tracción	A las 4 ruedas permanente	Trasera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.595	1.370
Accl. 0 a 100 km/h (s)	5,3	5,9
1.000 m. salida parada (s)	25,0	24,5
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	29,5	28,1
Rec. 1km desde 40 km/h en V	32,8	30,3
Vel. máx. (km/h)	262	265
Cons. urbano (l/100km)	15,5	14,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,1	7,8
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,4	9,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,2	70,1
Frenada a 100 km/h (m)	41,9	34,8

BMW 316 i Compact Volkswagen Golf GTi



PRUEBA COMPARATIVA

LLEGA EL GRAN DUELO

El año pasado BMW lanzaba al mercado un coche «pequeño» y más accesible al público, lo llamaba Compact y no tuvimos más remedio que compararlo con uno de sus más directos rivales, el Volkswagen Golf GTi, uno de los modelos más equilibrados de su segmento. Se trata de dos vehículos ruterios sin pretensiones deportivas, aunque capaces de recorrer grandes distancias a un ritmo elevado sin desfallecer. En este sentido aparecen las primeras diferencias. El Golf, sin ser un auténtico GTi, cubre el expe-

1º VW GOLF GTI
Sin la exclusividad del último BMW pero con su encanto particular sigue siendo el rey.

Precio 2.800.000 Ptas.

2º BMW 316i COMPACT
Un buen coche, bien hecho y muy dócil, pero queda por detrás en prestaciones y comportamiento.

Precio 2.997.000 Ptas.

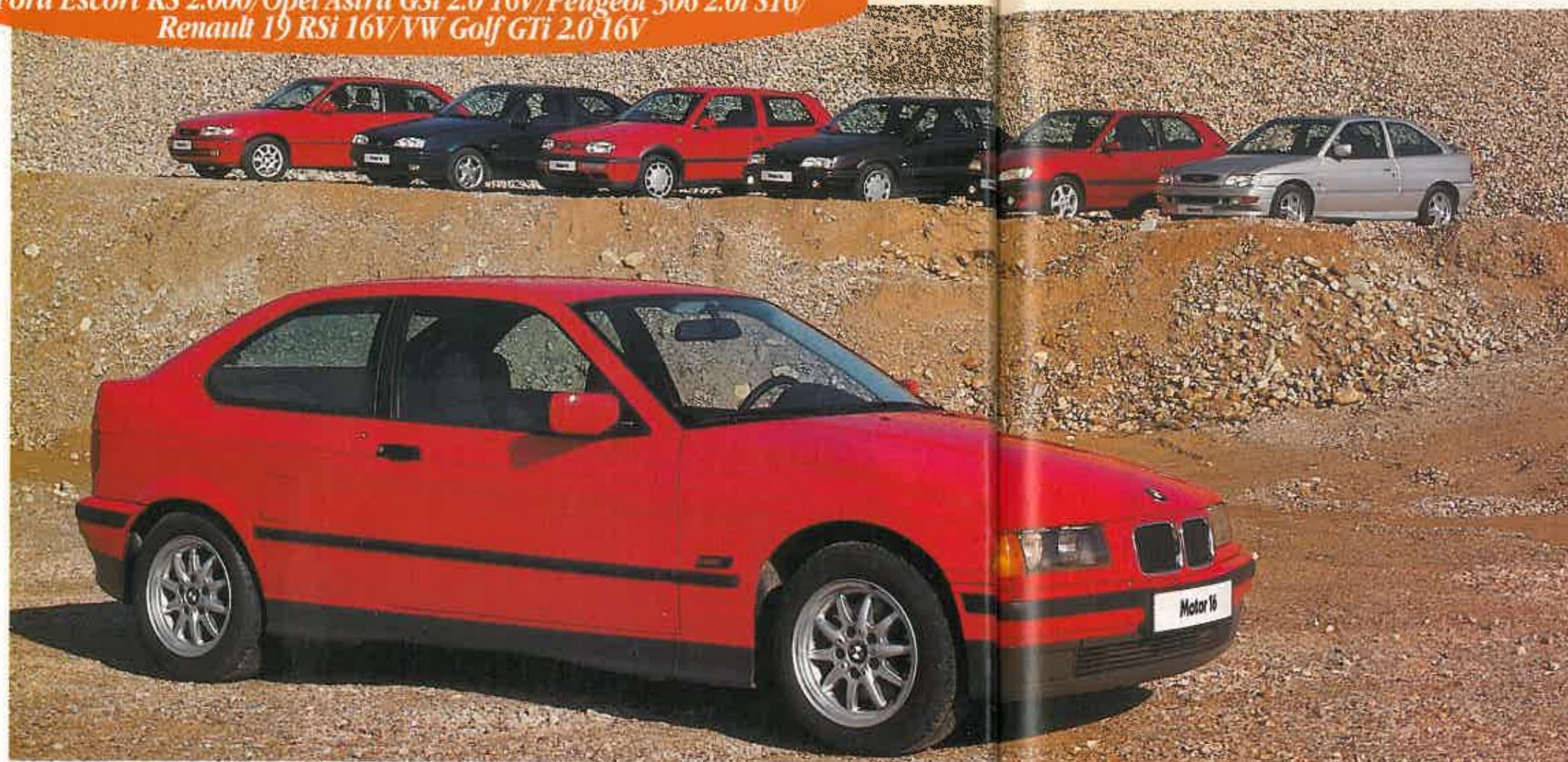
(Publicado en el Nº 549).

diente con mejor nota que el BMW. Todo gracias a tres razones fundamentales: una cilindrada de dos litros, 180 kilos menos de peso y 13 caballos más de potencia.

El comportamiento de ambos modelos está a la altura de las circunstancias, si bien el Compact cuenta con una opción interesante como puede ser la suspensión McTechnic, que le permite desafiar algo más las leyes de la física. El Golf, tal y como viene de serie, cuenta con un comportamiento neutro y equilibrado con una única pega de algunos rebotes de más en asfalto bacheado. Al límite, y en suelo deslizante, aparecen reacciones que tienen mucho que ver con los tipos de tracción, delantera en el Volkswagen y trasera en el BMW. El Golf es claramente subvirador y el Compact sobrevirador. En cualquier caso, las reacciones del 316i «pequeño» son previsibles y la modesta potencia del coche no suele poner en apuros ni al chasis ni al conductor. La presentación de los interiores en los dos modelos es sobria pero con unos acabados intachables y unos materiales de calidad. La ergonomía está estudiada al máximo y en este apartado, la balanza hay que inclinarla del lado del BMW. Desde la fecha de la prueba, el Golf ha subido bastante más que el BMW, por lo que en el aspecto económico la cosa está más igualada ahora. Los dos están muy bien equipados.

FICHA TECNICA	BMW	VOLKSWAGEN
	Cilindrada (c.c.)	1.596
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	102CV(75Kw)/5.500	115CV(85Kw)/5.400
Par máx./rpm.	15,3mkg(150Nm)/3.900	16,9mkg(166Nm)/3.200
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Tambores, ABS	Discos vent./Discos, ABS
Peso (kg)	1.215	1.035
Accl. 0 a 100 km/h (s)	13,2	10,5
1.000 m. salida parada (s)	34,2	32,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	37,6	34,8
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,5	37,8
Vel. máx. (km/h)	189	190
Cons. urbano (l/100km)	9,7	10,0
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,9	6,4
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,0	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,9	65,7
Frenada a 100 km/h (m)	40,5	40,9

BMW 318 ti Compact/ Citroën ZX 2.0i 16V
 Ford Escort RS 2.000/ Opel Astra GSi 2.0 16V/ Peugeot 306 2.0i S16/
 Renault 19 RSi 16V/ VW Golf GTi 2.0 16V



PRUEBA COMPARATIVA

PRUEBA COMPARATIVA

LATIR A 7.000 VUELTAS

La aparición de los BMW Compact ha sido toda una apuesta por parte de la marca alemana. Con ellos han entrado de lleno en un segmento mucho más popular, ofreciendo modelos que, por tamaño y precio, se acercan más al gran público.

Con poco más de cuatro metros de longitud y una carrocería de tres puertas, este modelo ha entrado a formar parte del selecto grupo de los GTi 16V., modelos de cierta concepción familiar que presentan un marcado carácter deportivo.

El 318 Ti no es un deportivo puro y duro, pero dispone ya de potencia más que suficiente para no acomplejarse ante la competencia y hacer gala de un excelente comportamiento que le permite seguir la estela hasta de los GTi más radicales, como todos los de esta macrocompetitiva.

La referencia en el aspecto mecánico la sigue marcando el sobresa-

liente motor de dos litros 16V del Astra, con un tirón y empuje contra el que no pueden luchar sus rivales. Las mecánicas de Ford, Volkswagen, Citroën y Peugeot, estos dos últimos con el mismo motor, obtienen unos datos de aceleraciones y recuperaciones muy parecidos pero sin el nervio del Astra, que incluso se permite el lujo de recurrir a los desarrollos del cambio más largos, arrojando así unas cifras de consumo más moderadas. El motor del R-19 tiene buenas virtudes y, a pesar de tener menos cilindrada y ser el menos potente, es capaz de estar al nivel del resto de los modelos, aunque obliga a ir con el pie en la tabla para mostrar todo el poderío, su esencia hay que encontrarla por encima de las 4.000 vueltas.

Con la suspensión deportiva M-Technic, ofrecida en opción en el BMW y que llevaba nuestra unidad de pruebas, el 318 ti Compact presenta una estabilidad sensacional

en todo tipo de carreteras. Es el único coche de este tamaño que tiene la tracción en las ruedas traseras. Esto no conlleva ningún tipo de dificultad a la hora de conducir y hay que forzar mucho la marcha para conseguir que el tren trasero se desmande. Sorprende que en estos casos se consigue antes una actitud subviradora. No ocurre lo mismo en mojado o pisos resbaladizos. Entonces hay que sacar a relucir todas las habilidades al volante y el coche exige más atención que sus rivales de tracción delantera. Entre éstos, el Citroën ZX 16V y el Peugeot 306 S16 son los que marcan las diferencias con una estabilidad sobresaliente. También al Golf y al R-19 se les puede «buscar las cosquillas» con la peor intención, pero se mantienen al asfalto pegados como una lapa, aunque son menos ágiles. En una posición notable se sitúa el Opel Astra GSi, mientras que en el último escalón, bastante por debajo

de sus rivales, está el Ford Escort RS 2000, un modelo cuyo bastidor no se corresponde con la imagen superdeportiva que ofrece su carrocería. En el conjunto dirección-frenos-cambio, el BMW está a un nivel muy alto pero sus rivales no se quedan atrás. Los modelos del grupo

PSA presentan la mejor dirección asistida del grupo. La nota más alta en el apartado de frenos se la adjudica el Golf. En el manejo del cambio, el Compact rivaliza con los modelos franceses, aunque le pierden unos desarrollos algo largos. En habitabilidad, el BMW se sitúa en un

segundo plano. Mientras que en lo referente al maletero el R-19 sigue dominando sobre el resto.

La elección final, según la puntuación adjudicada en la prueba, se inclina por el Opel Astra GSi 16V. Su discreta imagen exterior esconde una pura sangre.

1º Opel Astra GSi 16V.
 Es el más indicado para los que quieren la mejor respuesta al acelerar. Cuenta también con buen acabado, habitabilidad y es cómodo

Precio 3.037.000 Ptas.

2º Citroën ZX 16V.

El que más se ajusta a la filosofía radicalmente deportiva. Es el más duro de suspensiones y al que ofrece el interior más racing.

Precio 2.839.000 Ptas.

2º Peugeot 306 S16

No se queda atrás el Peugeot. Ofrece el buen comportamiento del ZX y un toque de elegancia con la tapicería parcialmente en cuero.

Precio 3.110.000

2º VW Golf GTi 16V.

Equilibrio general es la constante que rodea al modelo alemán en todos sus movimientos. Con él, circular rápido y seguro es muy fácil.

Precio 3.115.000 Ptas.

5º BMW 318 ti COMPACT

El BMW es símbolo de calidad y buen acabado. No se ha pretendido ofrecer la dinámica más deportiva aunque se puede ir muy deprisa.

Precio 3.250.000 Ptas.

6º Ford Escort RS 2000

El comportamiento del Escort desentona con su deportiva imagen estética. No obstante el motor es una maravilla y el precio es ajustado.

Precio 2.136.760 Ptas.

7º Renault 19 RSi 16V.

No es tan ágil como el resto, realizando una conducción deportiva y en el interior el volante, algo grande, desentona. Anda más que el BMW.

Precio 2.640.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 576)

	FICHA TECNICA						
	BMW	CITROEN	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT	VOLKSWAGEN
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.998	1.998	1.998	1.998	1.764	1.984
Nº de cilindros	4 en línea						
Nº de válvulas	4	4	4	4	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica						
Potencia máx./rpm.	140CV(103kw)/6.000	150CV(110kw)/6.500	150CV(110kw)/6.000	150CV(110kw)/6.000	150CV(110kw)/6.500	137CV(101kw)/6.500	150CV(110kw)/6.000
Par máx./rpm.	17,9mkkg(175Nm)/4.500	19,0mkkg(186Nm)/3.500	20,7mkkg(190Nm)/4.500	20,0mkkg(196Nm)/4.800	19,0mkkg(182Nm)/3.500	16,5mkkg(162Nm)/4.250	18,3mkkg(180Nm)/5.800
Tracción	Trasera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades						
Dirección	Cremallera asistida						
Frenos (del./tras.)	Discos vent./discos						
Peso (kg)	1.255	1.150	1.150	1.110	1.180	1.115	1.090
Acel 0-100 km/h (s)	9,8	9,6	8,4	8,9	9,5	9,1	8,9
1.000 m. salida parcaza	31,6	31,1	29,2	29,4	30,5	30,3	30,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,8	32,7	30,8	31,7	32,1	33,3	33,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	38,1	36,8	35,4	36,7	36,5	37,7	37,7
Vel. máx. (km/h)	209	207	209	220,3	212,4	207	214
Cons. urbano (l/100km)	10,3	10,5	11,3	11,0	12,1	9,5	10,3
Cons. a 90 km/h (l/100km)	6,4	6,9	6,9	6,8	6,5	6,5	6,3
Cons. a 120 km/h (l/100km)	8,5	8,9	10,1	8,9	8,2	8,7	9,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,3	65,8	68,3	70,0	67,1	68,3	65,7
Frenada a 100 km/h (m)	43,6	50,5	49,4	42,3	40,7	59,4	38,7

BMW 525 TDS Touring
Opel Omega 2.5 TD GL Car.



MASTER EN ECONOMIA

La aparición en el mercado español del nuevo Opel Omega TD Caravan ha animado un segmento en alza. La comparación más acertada es la que le enfrenta a un modelo con el que comparte mecánica, el BMW 525 TDS Touring. Se trata de dos berlinas con carrocería familiar, amplias, seguras, rápidas, lujosas y, además, muy económicas. Si bien los dos modelos cuentan con el mismo motor, los ingenieros de Opel, con la intención de mejorar la efectividad de su mecánica desde bajas vueltas, han cam-

1º OPEL OMEGA TD CARAV.
Ofrece mayor habitabilidad, es más cómodo, consume menos y es más barato.

Precio 4.537.000 Ptas.

2º BMW 525 TDS TOURING
Anda más, se comporta algo mejor, pero su precio es un handicap frente al Omega.

Precio 6.125.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 552).

biado la gestión electrónica de la inyección diesel. El resultado se ha traducido en la pérdida de 13 caballos, pero se ha obtenido una curva de par más plana que en teoría debería mejorar la respuesta a bajas revoluciones. En la práctica, la elección de los desarrollos finales del Opel enjuga esa ganancia resultando finalmente el BMW el que anda más y recupera mejor. Sólo en consumo se lleva el gato al agua, por poco margen, el Omega.

En comportamiento hay un claro empate aunque el modelo de BMW aporta mejor aplomo y permite realizar una conducción más precisa. En ambos resulta difícil superar el límite de adherencia y permiten viajar con la máxima seguridad.

En el apartado estético y funcional el Omega le devuelve la moneda con un diseño mucho más novedoso y una carrocería más amplia y aerodinámica. Tanto el Omega como el BMW incorporan elementos de seguridad como el ABS, airbag, barras laterales, estructura deformable etcétera. La insonorización y el acabado son perfectos y el equipamiento elevado aunque equipar a tope el Omega resulta más barato.

La decisión a la hora de elegir es difícil: mientras que el BMW supera al Omega en motor, prestaciones, cualidades dinámicas y presencia, el Omega se muestra más amplio y cómodo, consume menos y, sobre todo, cuesta 1,6 millones menos.

FICHA TECNICA

	BMW	OPEL
Cilindrada (c.c.)	2.498	2.497
Nº de cilindros	6 en línea	6 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyec. elect., turbo e interc.	Inyec. elect., turbo e interc.
Potencia máx./rpm.	143CV(105Kw)/4.800	130CV(96Kw)/4.500
Par máx./rpm.	26,5mkg(260Nm)/2.200	25,5mkg(250Nm)/2.200
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Recirc. de bolas, servo	Recirc. de bolas, servo
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Discos, ABS	Discos vent./Discos, ABS
Peso (kg)	1.560	1.575
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,8	13,3
1.000 m. salida parada (s)	32,2	34,7
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,4	38,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	41,0	48,1
Vel. máx. (km/h)	205	196,4
Cons. urbano (l/100km)	9,8	9,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,0	6,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,4	8,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,5	65,9
Frenada a 100 km/h (m)	41,3	42,1

Cadillac Seville STS
Mercedes S 500



DUELO DE TITANES

TENEMOS que reconocer que después de bajar del S 500 uno queda convencido de que pocos coches de dos toneladas y más de cinco metros de largo pueden ir tan bien. Comportamiento a toda prueba, cambio automático excelente, acabado riguroso y con materiales de primera línea, mecánica excepcional... las puertas del S 500 dan paso a una fortaleza rodante dentro de la que uno se olvida del mundanal ruido. El precio a pagar es elevado pero se puede estar seguro de haber comprado una joya mecánica.

1º MERCEDES S 500
Uno de los mejores vehículos que han pasado por nuestras manos. Aunque es caro.

Precio 13.315.000 Ptas.

2º CADILLAC SEVILLE STS
Se defiende bien en todos los ámbitos y vale más barato pero no alcanza la perfección.

Precio 9.371.975 Ptas.

(Publicado en el Nº 587).

FICHA TECNICA

	CADILLAC SEVILLE STS	MERCEDES S 500
Cilindrada (c.c.)	4.565	4.973
Nº de cilindros	8 en V	8 en V
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyec. Electrónica	Inyec. Electrónica
Potencia máx./rpm.	305CV(224Kw)/6.000	320CV(235Kw)/5.600
Par máx./rpm.	41,3mkg(405Nm)/4.500	47,9mkg(470Nm)/3.900
Tracción	Delantera	Trasera
Caja de cambios	Automática de 4 marchas	Automática de 4 marchas
Dirección	Cremallera asistida	Circulación de bolas servo.
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Discos con ABS	D. vent. en 4 ruedas, ABS
Peso (kg)	1.795	2.000
Acel. 0 a 100 km/h (s)	8,0	7,8
1.000 m. salida parada (s)	28,4	28,1
Rec. 1km desde 40 km/h en D	13,6	14,4
Vel. máx. (km/h)	240	250
Cons. urbano (l/100km)	14,6	16,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	10,2	12,0
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	11,9	13,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	61,6	60,2
Frenada a 100 km/h (m)	47,0	45,4

En el otro lado de la balanza nos encontramos con un impresionante Cadillac Seville STS en el que se ha trabajado a fondo para poder luchar de tú a tú con los productos europeos más carismáticos. Aunque con menor habitabilidad que la ofrecida por el alemán, el Seville presenta una línea más estilizada y sorprendentemente y en contra de lo que nos tiene acostumbrados los vehículos del otro lado del charco, el americano aporta una suspensión activa eficaz, y también un motor rabioso y un equipamiento deslumbrante a pesar de que cuesta considerablemente menos que el alemán.

No alcanza, sin embargo, la eficacia del modelo germano. Frena bien pero no tanto como el Mercedes, el cambio funciona correctamente pero no alcanza la precisión del alemán, su comportamiento es brillante pero no transmite la seguridad y el poder del modelo de la estrella.

Las prestaciones de ambos modelos andan a la par y desde luego cuentan con caballería suficiente para lo que realmente se puede utilizar hoy en día en nuestras carreteras. En cuanto al consumo, resulta prácticamente imposible bajar de un consumo medio de 15 litros cada 100 kilómetros.

En el alemán se echa en falta más equipamiento y un precio más razonable. Justo las bazas que juega a su favor el Cadillac.

Citroën Evasion Turbo C.T.
Renault Espace V6



MÁS CENTÍMETROS PARA EL OCIO

HASTA el momento, y desde su nacimiento, el Renault Espace tenía el privilegio de ser el único modelo europeo con carrocería monovolumen. Desde hace unas semanas le han salido unos rivales muy duros a la puerta de casa: una saga de monovolúmenes realizados conjuntamente por los grupos Fiat y PSA. En esta ocasión hemos elegido al modelo de Citroën, el Evasion, y lo hemos comparado con el veterano y experimentado Renault Espace, optando en ambos casos por las versiones más potentes y más

1º CITROËN EVASION T. CT
Rápido y divertido, es además muy cómodo con un precio muy competitivo.

Precio 4.419.000 Ptas.

2º RENAULT ESPACE V6
También con prestaciones y consumos excelentes dispone de una habitabilidad óptima.

Precio 5.375.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 574).

FICHA TÉCNICA	CITROËN		RENAULT	
	CITROËN		RENAULT	
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.849		
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V		
Nº de válvulas por cilindro	2	2		
Alimentación	Inyec., turbo e intercooler	Inyección electrónica		
Potencia máx./rpm.	150CV(110Kw)/5.300	153CV(110Kw)/5.400		
Par máx./rpm.	24,5mkg(240Nm)/2.400	23,4mkg(225Nm)/2.500		
Tracción	Delantera	Delantera		
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas		
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida		
Frenos (del./tras.)	Discos vent./discos, ABS	Discos vent./Discos, ABS		
Peso (kg)	1.605	1.420		
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,8	11,0		
1.000 m. salida parada (s)	32,8	32,3		
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,8	33,2		
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,8	37,6		
Vel. máx. (km/h)	195	197		
Cons. urbano (l/100km)	10,2	11,1		
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,8	10,2		
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,0	12,1		
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,0	66,3		
Frenada a 100 km/h (m)	43,2	41,4		

equipadas. El Citroën recurre al turbo para conseguir sus 150 caballos y el Renault a un poderoso motor de seis cilindros en V y 2,8 litros de cilindrada. Lo más sorprendente es el motor del Evasion, que no parece Turbo, y no hay ningún tirón que delate la presencia de ese elemento. Tiene elasticidad y una capacidad de recuperación similar a la de su rival. Las prestaciones de los dos modelos son muy similares.

Una de las mayores diferencias reside en el selector de cambio. El Evasion lo tiene situado en el salpicadero, muy a mano. En las suspensiones también hay diferencias. Los dos cuentan con tarados suaves, pero en el Espace las inclinaciones de la carrocería son más acusadas, lo que invita a levantar el pie antes. El Citroën ofrece puertas laterales correderas muy cómodas y prácticas, mientras que el Espace recurre a las tradicionales. Ambos modelos disponen de siete plazas individuales distribuidas en tres filas. El Espace, con una banqueta más larga, ofrece algo más de comodidad. El Evasion cuenta con una tapa para ocultar equipaje que no ofrece el Renault. La posición al volante del Citroën es más natural. En el equipamiento es donde mejor se puede comprobar la veteranía del Espace, que ni de serie ni como opción dispone de airbag. La carrocería del Renault es de fibra, lo que supone un ahorro de peso increíble.

Citroën XM 2.5 TD VSX
Peugeot 605 SVDT 2.5



HERMANOS DE SANGRE

AMBOS modelos comparten el mismo motor de 2,5 litros que desarrolla una potencia de 130 caballos. Si bien esta cifra no está nada mal, lo que verdaderamente llama la atención son los 30 mkg. de par que se alcanzan a sólo 2.000 revoluciones por minuto. En pocos motores turbodiesel se consigue un margen de utilización tan amplio como en el motor del Citroën y Peugeot. Desde las 1.600 revoluciones se nota una energía imparable, que sólo empieza a flaquear en torno a las 4.500 vueltas. Es decir, hay casi

1º PEUGEOT 605 SVDT 2.5
La ligera diferencia a favor de este modelo se debe, sobre todo, a su mejor habitabilidad.

Precio 5.758.000 Ptas.

2º CITROËN XM 2.5 TD VSX
También con prestaciones y consumos excelentes dispone de portón posterior.

Precio 5.709.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 576).

FICHA TÉCNICA	CITROËN		PEUGEOT	
	CITROËN		PEUGEOT	
Cilindrada (c.c.)	2.446	2.446		
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea		
Nº de válvulas por cilindro	3	3		
Alimentación	Bomba inyec. y turbo	Bomba inyec. y turbo		
Potencia máx./rpm.	130 CV (95,7 Kw)/4.300	130 CV (95,7 Kw)/4.300		
Par máx./rpm.	30 mkg (294 Nm)/2.000	30 mkg (294 Nm)/2.000		
Tracción	Delantera	Delantera		
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades		
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida		
Frenos (del./tras.)	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos		
Peso (kg)	1.630	1.587		
Acel. 0 a 100 km/h (s)	12,8	12,0		
1.000 m. salida parada (s)	33,9	33,2		
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,9	35,3		
Rec. 1km desde 40 km/h en V	45,5	44,6		
Vel. máx. (km/h)	196,6	200,1		
Cons. urbano (l/100km)	10,4	10,2		
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,2	6,0		
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,9	7,6		
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,2	64,3		
Frenada a 100 km/h (m)	50,5	48,4		

3.000 revoluciones para funcionar por lo que, en marchas intermedias, estos coches se comportan casi como automáticos, ya que se recuperan con gran facilidad.

La igualdad de motor no se mantiene en cuanto al resto del coche. Tanto Citroën como Peugeot se han preocupado mucho en dotar a sus modelos de personalidades bien diferenciadas. Mientras que en el XM la carrocería es de cinco puertas, con un portón posterior, en el 605 la solución es la clásica de una berlina de tres volúmenes con cuatro puertas. En ambos casos se trata de grandes berlinas con una buena habitabilidad interior, pero el 605 resulta un poco más amplio. También hay pequeñas diferencias de comportamiento. El sistema de suspensión Hidractiva del XM consigue un excelente equilibrio entre comportamiento y confort, algo que no resulta fácil en los sistemas convencionales.

Tomar una decisión entre uno y otro resulta complejo. En los dos coches hay que desembolsar una fuerte suma de dinero, el equipamiento está a buen nivel y dada la tremenda igualdad que existe en cuestiones de rendimiento y precio, la decisión se tendrá que basar en la estética, un asunto muy personal o en el carácter vanguardista del modelo de la marca del doble chevron frente al más clásico coche del emblema del león.

Chrysler Neon LE
Seat Toledo 2.0i GT
Toyota Carina E 2.0i GLi



SIN FRONTERAS

SON tres coches de tres distintos continentes y con tres «personalidades» diferentes. El último en llegar, el Neon, no es el típico automóvil americano de gran tamaño sino que se caracteriza, entre otras cosas, por su buena habitabilidad y tiene un precio razonable. Es un coche casi tan grande por dentro como el Toyota que mide casi 20 centímetros más de largo; la única pega es la capacidad del maletero que no alcanza ni los 350 litros de volumen, muy por debajo de la de sus rivales. El Carina destaca por la

suavidad de manejo de todos los componentes y la comodidad y buena terminación que ofrece. De los tres, el Toyota es el más agradable de utilizar y es el de mayor tamaño. Respecto al Toledo, trata de matar tres pájaros de un tiro. Es un híbrido deportivo-familiar-lujo. Deportivo por su motor de excelente rendimiento, alerón trasero y asientos muy envolventes. Familiar por su maletero, que es el mayor y lujoso por sus detalles de equipamiento.

En comportamiento sobresale el Toledo. La rigidez del chasis y la

suspensión firme hacen que el coche español apenas se descomponga a su paso por las curvas. El Carina también hace gala de un aplomo extraordinario y sorprende por la neutralidad con la que sale de las curvas. El Neon, sin embargo, se mueve bien sólo por carreteras de buen piso, puesto que no amortigua bien las ondulaciones. Por último, tanto el Neon como el Toledo se toman bastante en serio la seguridad pasiva de sus vehículos incluyendo *airbag* para conductor y pasajero como equipamiento de serie.

1º TOYOTA CARINA
Como buen japonés, la suavidad de manejo de todos sus componentes es lo que prima.
Precio 2.924.800 Ptas.

2º SEAT TOLEDO
Su punto fuerte es la rigidez del chasis, la enorme capacidad del maletero y el excelente motor.
Precio 3.036.000 Ptas.

3º CHRYSLER NEON
Tiene un motor sobresaliente pero penaliza el comportamiento, el maletero y la autonomía.
Precio 2.790.070 Ptas.
(Publicado en el Nº 588)

FICHA TECNICA			
	NEON	TOLEDO	CARINA
Cilindrada c.c.	1.996	1.984	1.988
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	4	2	4
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm.	132CV(98kw)/6.000	115CV(85kw)/5.400	133CV(98kw)/5.800
Par máx./rpm.	17,8mkg(175Nm)/5.000	17mkg(166Nm)/3.200	18mkg(183Nm)/4.600
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos ABS	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.109	1.030	1.150
Acel. 0-100 km/h (s)	10,6	10,9	10,6
1.000 m. salida parada	31,3	32,6	31,0
Rec. 1km desde 40km/h IV	32,8	34,4	33,2
Rec. 1km desde 40km/h V	37,3	37,2	36,9
Velocidad máx. (km/h)	200	191	195
Cons. urbano (l/100 km)	12,6	13,5	10,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,9	7,9	6,5
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,4	10,1	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	66,6	67,3	66,2
Frenada a 100 km/h (m)	47,3	42,1	43,2

Ford Mondeo 2.0i 16V Hi-Tech
Seat Toledo 2.0i 16V



GUERRA DE PRECIOS

EN muchas ocasiones el precio final de un modelo es determinante a la hora de la elección. En este caso puede llegar a ser incluso definitivo dadas las circunstancias que rodean la comparativa. Se trata de dos triunfadores, dos modelos de éxito que por diferentes caminos han conseguido labrarse una estupeñada imagen en su segmento. Al volante, ambos modelos destacan por un excelente puesto de conducción en el que rápidamente se consigue la postura ideal. El tacto del cambio es mejor en el Mondeo por

1º SEAT TOLEDO
Es la berlina adecuada para quien lo quiere tener todo por el mejor precio del mercado.
Precio 3.161.000 Ptas.

2º FORD MONDEO
La alternativa para quien no mire tanto la peseta. Un coche muy recomendable por su equilibrio.
Precio 3.319.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 570).

FICHA TECNICA		
	Mondeo	Toledo
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.984
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	136 CV (100 Kw)/6.000	150 CV (110 Kw)/6.000
Par máx./rpm.	17,9 mkg (175 Nm)/4.000	18,4 mkg (180 Nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos ventilados/Tambores	Discos ventilados/Discos
Peso (kg)	1.280	1.150
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,2	10,3
1.000 m. salida parada (s)	31,5	31,6
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	34,1	38,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	39,5	40,9
Vel. máx. (km/h)	204	215
Cons. urbano (l/100km)	10,4	11,3
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,1	7,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,6	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	65,3	65,4
Frenada a 100 km/h (m)	43,0	42,0

su precisión y corto recorrido. En el Toledo, el mando por cable impide que los cambios se realicen con tanta precisión.

Aunque la sensación de mayor amplitud interior la ofrece el Ford, el mejor espacio disponible se consigue en el Toledo, gracias a la cura de adelgazamiento de los asientos delanteros, que por otra parte no han perdido nada en comodidad aunque mantienen su mediocre sujeción en las curvas.

En cuanto al comportamiento, el conductor va a poder forzar el ritmo tanto como guste sin que aprecie la más mínima pérdida en los dos coches. El Seat cuenta con control de tracción de serie mientras que el Ford monta además un sistema de suspensión regulable en dureza muy eficaz que no dispone su rival. La única laguna porque el coche español lleva de serie doble *airbag*, ABS, EDS, aire acondicionado, cuero, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y radiocasete con seis altavoces.

Ante la atónita mirada de Ford y con una relación valor-precio excepcional, Seat ha conseguido comercializar una de las berlinas más competitivas. Sin tener en cuenta cuestiones monetarias, el Mondeo 16V se encuentra al nivel del Toledo en prácticamente todos los apartados; sin embargo, la diferencia tan abultada de precio a igualdad de equipamiento pesa como una losa.

Ford Mondeo V6 Ghia
Opel Vectra CDX V6
Renault Laguna RTI V6



ALGO MAS QUE UNA MODA

LOS motores de seis cilindros en V están de moda. Son motores sofisticados con lo último en tecnología que, entre otras ventajas, aportan la de un mantenimiento mínimo. Del Mondeo, por ejemplo, los hombres de Ford aseveran que puede recorrer entre 80.000 y 160.000 kilómetros con la sola preocupación de cambiar las bujías, por supuesto sin olvidar los periódicos cambios de aceite y filtros. Son motores que infunden prestigio al coche que los equipen. A parte de la lograda mecánica, el Ford Mondeo

brilla por un comportamiento de primera, excelente presentación interior, equipamiento abundante y un precio razonable, o sea, es un coche equilibrado. El Renault Laguna no incorpora culata de cuatro válvulas por cilindro como sus compañeros de prueba, pero estira su cilindrada hasta los tres litros, consiguiendo la misma potencia de 170 caballos. Sus virtudes son suavidad, silencio de marcha y gran poder de recuperación. El Opel Vectra tiene un corazón de oro. Su motor es el más rápido y empuja con una

fuerza descomunal, pero penaliza en recuperaciones, respecto a los otros dos, debido a unos desarrollos largos del cambio elegidos para ahorrar combustible. En comportamiento, el Ford Mondeo presume de una estabilidad incontestada. También es el único de los tres en disponer de suspensión dinámica, es decir, adapta la dureza de los amortiguadores al estado de la carretera. Tanto el Vectra como el Mondeo incorporan sendos mecanismos de control de tracción. El Laguna, sin ningún invento, va igual de bien.

1º FORD MONDEO
Es el ganador gracias a su equilibrio general, incluido un precio nada exagerado.
Precio 3.955.000 Ptas.

2º RENAULT LAGUNA
Sin duda es un buen coche, está a la altura de sus rivales pero le falta equipamiento de serie.
Precio 3.775.000 Ptas.

3º OPEL VECTRA
Se mantiene en forma a pesar de los años. Su motor V6 es extraordinario.
Precio 4.001.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 583)

	FICHA TECNICA		
	MONDEO	VECTRA	LAGUNA
Cilindrada c.c.	2.544	2.498	2.963
Nº de cilindros	6 en V	6 en V	6 en V
Nº de válvulas/cilindro	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	170 CV (125 kw)/6.250	170 CV(125kw)/6.000	170 CV(125kw)/5.500
Par máx./rpm.	22,4mkg(220nm)/4.250	23mkg(227nm)/4.000	25mkg(240nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./discos ABS	Discos vent./discos ABS	Discos vent./discos ABS
Peso (kg)	1.370	1.370	1.370
Acel. 0-100 km/h (s)	10,4	7,9	9,6
1.000 m. salida parada	31,2	28,5	30,6
Rec. 1km desde 40km/h IV	32,3	32,7	32,1
Rec. 1km desde 40km/h V	37,3	35,7	35,2
Velocidad máx. (km/h)	225	230	220
Cons. urbano (l/100 km)	14,4	14,1	15,5
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	8,6	8,1	9,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	9,9	10,0	10,7
Sonoridad a 90 km/h (db)	62,8	65,4	63,8
Frenada a 100 km/h (m)	45,0	51,2	43,8

Ford Probe 2.5i 24V
Honda Accord Coupé 2.2i



CONEXION U.S.A.

ESTOS dos vehículos son de fabricación norteamericana. El Ford Probe ha sido éxito de ventas nada más aparecer, fue el segundo coupé más vendido en España en 1993 detrás del BMW. El Honda Accord de carrocería de deportiva presenta una homogeneidad insólita en este segmento. Los dos tienen en común el lugar de fabricación, porque el Accord pese a ser un producto japonés, se diseñó conjuntamente por los departamentos que la marca posee en Japón, Estados Unidos y Gran Bretaña. Y esto se

1º FORD PROBE 2.5i 24V
Corre más, acelera más,
recupera mejor y explota también
mejor la imagen deportiva

Precio 4.398.000 Ptas.

2º HONDA ACCORD COUPE
Para un uso general resulta más
completo y bastante más
económico de mantener.

Precio 4.480.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 554).

	FICHA TECNICA	
	FORD PROBE	HONDA ACCORD
Cilindrada (c.c.)	2.497	2.156
Nº de cilindros	6 en V	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	163 CV(120 Kw)/5.400	150 CV(110 Kw)/5.600
Par máx./rpm.	22 mkg(216 Nm)/4.580	20,2 mkg(198 Nm)/4.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./discos	Discos vent./discos
Peso (kg)	1.269	1.315
Acel. 0 a 100 km/h (s)	8,7	10,4
1.000 m. salida parada (s)	29,7	31,9
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	31,5	33,3
Rec. 1km desde 40 km/h en V	35,7	36,6
Vel. máx. (km/h)	220	210
Cons. urbano (l/100km)	12,1	11,2
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	7,6	7,1
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,4	8,5
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,6	64,7
Frenada a 100 km/h (m)	39,2	57,9

nota al observar por primera vez este imponente coupé. Al ser dos coches de reciente diseño disponen de espacio, aunque no como en una berlina, en las plazas traseras y en el maletero, lo que no ocurría antes en vehículos de este corte cuyas plazas traseras eran prácticamente simbólicas. En esto, el más holgado es el Accord Coupé. El alto precio que se paga por ambos se compensa en parte por la calidad de los materiales de acabado y el equipamiento que se ofrece de serie. El motor del Honda Accord con cuatro cilindros y monoárbol, puede quedar sobre papel en inferioridad de condiciones frente al seis cilindros en V del Ford Probe. Pero lo cierto es que aunque el rendimiento del motor del japonés sea inferior, sorprende por una suavidad de terciopele, sin vibraciones de ninguna clase. Equilibrio será la palabra que definirá en adelante el comportamiento mecánico del Honda, un coche de una homogeneidad ejemplar. De todas formas no hay que engañarse, el motor V6 del Ford es 13 caballos más potente, el desarrollo del cambio más corto y encima algo más ligero de peso. Es por esto que gana sin misericordia tanto en velocidad máxima, aceleraciones y recuperaciones. En distancias de frenado el Probe vuelve a fulminar a su rival japonés. El Accord Coupé consigue un tacto más suave y en general se conduce con mucha facilidad.

Ford Mondeo 2.0i Aut./Peugeot 405 Aut.
Renault Laguna Aut./Seat Toledo 2.0i Aut.



PRUEBA COMPARATIVA

PRUEBA COMPARATIVA

CURA DE NERVIOS

ESTA comprobado científicamente que los coches con caja de cambios automática combaten el estrés. En general son coches mucho más cómodos y fáciles de manejar porque carecen de pedal de embrague y, si uno no quiere, se olvida de manejar la palanca del cambio. Eso sí, son más caros que el modelo equivalente con cambio manual. Otra de las ventajas de un cambio automático es la de necesitar menos mantenimiento al no tener que cambiar el embrague por carecer de él. Pero es, sin lugar a dudas, el menor esfuerzo que se realiza al circular por los atascos nuestros de cada día su mejor justificación. En Estados Unidos no se concibe un coche con cambio manual; no sucede lo mismo en España, donde la venta de coches con este tipo de transmisión es mínima. Hace algunos años se demostró científicamente que las frecuencias cardíacas de un conductor sentado

al volante de un coche automático, eran la mitad que las del conductor de un coche manual. Este tenía el doble de pulsaciones que el del automático. Basta pensar que en un recorrido de unos 25 kilómetros por ciudad se llega a mover la palanca del cambio y a la vez pisar el pedal del embrague unas 320 veces, entre 10 y 15 por kilómetro. La conclusión es clara, los coches automáticos permiten una conducción más relajada. Colectivos como el de los taxistas deberían disponer de descuentos en los modelos de transmisión automática. Estos cuatro coches sometidos a examen montan cajas de cambio automáticas de manejo sencillo y diferentes entre ellas. La más compleja de uso y a la vez práctica y eficaz es la que monta el Ford Mondeo. La del Peugeot 405 queda en segunda posición. Es un cambio que se muestra sencillo y fácil de manejar, sin botones de reducción ni relaciones

«Sport» o «Normal» para reducir el consumo. La transmisión automática del Renault Laguna es similar en su manejo a la del Peugeot. Es suave de utilizar, silenciosa y rápida, pero falla en cuanto a precisión de recorridos de la palanca, lo que la relega a la tercera posición en esta comparativa. En último lugar se sitúa la caja de cambios del Seat Toledo. Un cambio de manejo recio y brusco de relaciones. Para orientar mejor sobre estos vehículos, en líneas generales se puede decir que el Ford Mondeo, además de equipar la transmisión a nuestro parecer más aprovechable, es el modelo más cómodo de usar por el silencio de marcha, los amplios asientos delanteros o la cantidad de equipamiento de serie de que dispone. Incluye casi de todo para hacer más placenteros los viajes, hasta el maletero y el depósito de la gasolina se abren desde el interior. Pero como nadie da nada a cambio de na-

da, es también el que más cuesta. El Peugeot 405 arrastra una carrocería con muchos años encima y que pronto será cambiada. Satisface en todo sin destacar en nada, a excepción de su ajustado precio, no obstante no esté equipado como

sus oponentes. El equipo de serie presenta lagunas como el ABS o las llantas de aleación. El Renault Laguna sorprende por la suavidad de manejo de todos sus componentes mecánicos. Tampoco equipa de serie antibloqueo de frenos ni llantas

de aleación. El mejor argumento del Seat Toledo es su relación equipamiento-precio. Es el que mejores prestaciones desarrolla, aunque también es el que más gasolina gasta. Y desde luego la capacidad del maletero es única.

1º FORD MONDEO
Es el más equilibrado de los cuatro vehículos enfrentados. Su precio superior implica mayor equipamiento de serie. La transmisión automática es la más práctica y eficaz.

Precio 4.051.000 Ptas.

2º SEAT TOLEDO
Argumenta la mejor relación equipamiento-precio. Su motor también es el que mejor rinde de los cuatro y el que menos gasta. El cambio automático, sin embargo resulta un tanto brusco.

Precio 3.271.000 Ptas.

3º RENAULT LAGUNA
Aporta una suavidad de manejo de todos sus componentes mecánicos envidiable. El cambio automático también es suave pero impreciso de recorridos.

Precio 3.456.500 Ptas.

4º PEUGEOT 405
Tiene a su favor el precio más ajustado pero en contra el peor equipamiento de serie. El cambio automático es sencillo y fácil de manejar.

Precio 3.094.000 Ptas.

(Publicado en el N° 553)

	FICHA TECNICA			
	MONDEO	405	LAGUNA	TOLEDO
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.998	1.984
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas	4	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	136 CV (100 kw)/6.000	121 CV (89 kw)/5.750	115 CV (84 kw)/5.250	115 CV (85 kw)/5.400
Par máx./rpm.	17,9mkg(175Nm)/4.000	17,9mkg(175Nm)/2.750	17,5mkg(171Nm)/3.500	16,9 mkg(166 Nm)/3.200
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática de 4 vel.			
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras)	Discos vent./tambores	Discos vent./discos	Discos vent./tambores	Discos vent./discos
Peso (kg)	1.280	1.135	1.280	1.135
Acel 0-100 km/h (s)	13,6	14,4	14,9	11,9
1000 m. salida parada	35,4	35,5	36,4	33,5
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	32,1	32,0	32,9	30,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	-	-	-	-
Vel. máx. (km/h)	194	193	190	194
Cons. urbano (l/100km)	11,9	13,5	12,9	13,8
Cons. a 90 km/h (l/100km)	7,5	7,6	7,1	8,7
Cons. a 120 km/h (l/100km)	9,9	9,8	9,0	10,9
Sonoridad a 90 km/h (db)	64,6	63,6	65,2	67,2
Frenada a 100 km/h (m)	46,4	46,4	59,4	43,5

**Honda Accord 2.0i
VW Passat 2.0i GL**



LA DISCRECION ES SU VIRTUD

NINGUNO de estos dos modelos llama la atención por unas formas espectaculares o por poseer potencias de vértigo. Son berlinas familiares y como tales lo que prima es el espacio interior, un equipamiento mínimo, un precio razonable y el que sean cómodas. Tanto el vehículo japonés como el alemán disponen de la misma potencia, 115 caballos, el motor cubica dos litros y están enfocados a ser útiles a familias que necesiten de espacio y comodidad para viajar. El Volkswagen Passat tiene a su favor un nivel

1º VW PASSAT 2.0i GL
Aunque cueste más, goza de mejor estabilidad, sistema de frenos y equipamiento.

Precio 3.270.000 Ptas.

2º HONDA ACCORD 2.0i
Es una opción más asequible. Dispone de mejor rendimiento del motor y es más cómodo.

Precio 2.500.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 561).

FICHA TECNICA		
	HONDA ACCORD 2.0i	VW PASSAT 2.0i GL
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.984
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	115 CV (85 Kw)/5.300	115 CV (85 Kw)/5.400
Par máx./rpm.	17,5mkg(172Nm)/4.200	16,9 mkg(166 Nm)/3.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./discos	Discos vent./discos ABS
Peso (kg)	1.240	1.240
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,6	13,3
1.000 m. salida parada (s)	33,1	34,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,4	36,2
Rec. 1km desde 40 km/h en V	38,8	39,8
Vel. máx. (km/h)	205	195
Cons. urbano (l/100km)	10,1	10,9
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,7	6,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	8,9	8,2
Sonoridad a 90 km/h (db)	63,9	64,4
Frenada a 100 km/h (m)	53,1	44,9

de equipamiento superior al de su rival. Claro que el Passat es más caro, pero también equipa más elementos de serie. Si sumamos al precio del Accord todos los elementos de más que ofrece el Passat, entonces el japonés sería el más caro. Sin embargo el Passat también ofrece soluciones pobres, como sucede con la rueda de repuesto, que es de menor tamaño, de emergencia. En lo que a habitabilidad se refiere, vuelve a ser el coche alemán el que dispone de mayor espacio para los pasajeros y de capacidad en el maletero. El japonés, por su parte, presenta unos asientos más largos y cómodos. Los dos motores tienen un rendimiento sin grandes pretensiones, pero bueno. El del japonés es más rápido. Acelera mejor, se recupera antes y la velocidad punta sobrepasa los 200 kilómetros por hora, lo que en el alemán no ocurre. Además el propulsor del Accord está perfectamente equilibrado, ninguna vibración altera la suavidad de marcha. Aunque parezca mentira, en consumo el motor más veloz, el del Accord, es el que menos bebe, porque cuenta con unos desarrollos del cambio más largos. El Passat gana en comportamiento en carretera y en distancias de frenado más cortas. Lo cierto es que con cualquiera de estos dos coches da gusto salir a la carretera. Mantienen medias de velocidad altas y son cómodos.

**Opel Astra GLS 1.6i
Peugeot 306 ST 1.6**



VIVA LA CLASE MEDIA

LA llegada de la versión de cuatro puertas del 306 ha animado mucho el segmento. En este tipo de coches, la habitabilidad interior y el tamaño de su maletero son cuestiones cruciales. En este sentido nos encontramos con dos auténticos fuera de serie, ya que a pesar de sus moderadas cotas exteriores (4,2 metros de largo), se consigue un buen espacio interior capaz de alojar cinco adultos sin grandes aperturas. En lo que se refiere al maletero, el Astra destaca ya que la capacidad es de 500 litros; 37 más

1º PEUGEOT 306 ST 1.6
Es un modelo que goza de una excelente relación entre el confort y el comportamiento.

Precio 2.464.800 Ptas.

2º OPEL ASTRA GLS 1.6i
El motor es de los mejores de su categoría. Ofrece excelentes prestaciones con bajo consumo.

Precio 2.153.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 573).

FICHA TECNICA		
	OPEL ASTRA	PEUGEOT 306
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.587
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	100CV(74Kw)/6.200	90CV(65Kw)/5.600
Par máx./rpm.	15,1mkg(148Nm)/3.500	13,8mkg(135Nm)/3.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos/Tambores	Discos/Tambores
Peso (kg)	1.085	1.080
Acel. 0 a 100 km/h (s)	10,8	13,0
1.000 m. salida parada (s)	32,9	34,2
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	35,1	35,9
Rec. 1km desde 40 km/h en V	40,4	40,2
Vel. máx. (km/h)	188,4	179,3
Cons. urbano (l/100km)	8,8	9,7
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,1	6,2
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,7	8,4
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,4	67,3
Frenada a 100 km/h (m)	43,4	46,3

que el maletero de su rival, que tampoco está nada mal. En el apartado mecánico, ambos modelos disfrutan de modernos motores con sistemas electrónicos integrales de gestión. El cuatro cilindros de Opel funciona con más brillantez que su rival. Las cifras obtenidas en aceleración ratifican este punto. En lo que se refiere a las recuperaciones, los largos desarrollos del Opel traicionan la buena voluntad del motor y el Peugeot iguala a su contrincante, aunque claramente pierde en el apartado de consumos. El secreto de este buen hacer del Opel reside en su moderna culata de cuatro válvulas por cilindro.

La revancha se la toma el Peugeot en cuanto a comportamiento. A pesar de tener una longitud 24 centímetros mayor que la versión de cinco puertas, el Sedan mantiene las excelentes características de comportamiento y seguridad, todo ello sin tener que recurrir a tarados de suspensión muy duros. Por su parte el Astra tiene unas suspensiones algo más blandas que lo hacen más sensible a las condiciones de la carretera.

Ambos modelos tienen un equipamiento de serie razonable, aunque en el caso del 306 la rueda de repuesto es de las llamadas de emergencia, mientras que el Opel cuenta con el airbag del conductor como equipo de serie y una calidad de acabado algo mejor.

Peugeot 306 2.0i Cabrio
VW Golf 2.0i Cabrio



PRUEBA COMPARATIVA

CAPRICHOS DE LA NATURALEZA

EN los últimos años se ha incrementado notablemente el número de descapotables en nuestro mercado, sin embargo, el Volkswagen Cabrio sigue siendo un objeto de deseo muy codiciado. La llegada del Peugeot 306, diseñado por Pininfarina, le pone las cosas difíciles. A primera vista queda claro que el atrevimiento de las líneas del 306 resulta cautivador. La ausencia de arco central confiere al coche francés un aspecto mucho más fluido. El Golf por su parte se mantiene con su arco central una línea

1º VOLKSWAGEN GOLF 2.0i
Se ha conseguido un chasis muy rígido y un coche bonito y práctico

Precio 3.730.000 Ptas.

2º PEUGEOT 306 2.0i
El diseño de Pininfarina es el más acertado del mercado, pero carece de rigidez.

Precio 3.924.000 Ptas.

(Publicado en el Nº 558).

más robusta. Una vez en marcha se aprecia que el bastidor del Volkswagen sufre menos con los apoyos y los baches. También hay que tener en cuenta el aporte que hace a la seguridad pasiva la barra antivuelco central del Golf.

En general, aunque el motor del Golf ofrece una cifra de potencia algo inferior a la de su rival, el andar del coche alemán resulta algo más airoso. Las prestaciones del 306 son más brillantes, pero también el consumo es más alto. En el comportamiento la rigidez del chasis del Golf vuelve a imponer su ley, ya que apenas se notan diferencias entre este modelo y el convencional de techo cerrado, mientras el Peugeot ha perdido mucho del buen hacer de sus hermanos de gama.

El diseño de Pininfarina ofrece en el 306 una capota que queda perfectamente recogida con una tapa dura, mientras que en el Golf la capota es convencional. El manejo de uno y de otra es muy semejante, pero la primera tiene el inconveniente de restar mucho volumen al maletero. El Golf ofrece bastante más capacidad y además tiene la posibilidad de abatir los respaldos posteriores para llevar más equipaje. El 306 ofrece una mayor sensación de libertad, pero también sufre con los remolinos de aire, mientras que en el Golf se ofrece una práctica cortina posterior para evitar los molestos rebufos.

FICHA TECNICA		
	PEUGEOT 306	VOLKSWAGEN GOLF
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.984
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Potencia máx./rpm.	123CV(89Kw)/5.750	115CV(85Kw)/5.400
Par máx./rpm.	18,3mkg(176Nm)/2.750	16,9mkg(166Nm)/3.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.260	1.205
Acel. 0 a 100 km/h (s)	11,1	11,9
1.000 m. salida parada (s)	32,9	34,0
Rec. 1km desde 40 km/h en IV	33,8	35,7
Rec. 1km desde 40 km/h en V	37,0	38,8
Vel. máx. (km/h)	194	190
Cons. urbano (l/100km)	11,1	10,8
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	6,9	6,9
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	10,2	9,1
Sonoridad a 90 km/h (db)	67,6	67,0
Frenada a 100 km/h (m)	46,3	43,9

Skoda Felicia 1.3i GLX
Fiat Punto 75 LX
Seat Ibiza 1.4i CLX



INTERES FIJO

ES en este segmento donde más se mira la peseta, por lo que la llegada del nuevo Skoda Felicia, con una tecnología totalmente puesta al día y unos precios muy competitivos, ha supuesto toda una revolución. A su favor cuenta con un buen espacio interior, fruto de unas dimensiones ligeramente más generosas, ya que el aprovechamiento de los centímetros no es el punto fuerte de este coche. La mecánica está totalmente puesta al día y el rendimiento general del coche se puede comparar sin rubor con la

competencia occidental. Donde más se ha notado la mano del grupo Volkswagen ha sido en el nivel de acabado del interior, en el cual no queda el menor rastro de los espartanos acabados de antaño. Por su parte, los rivales del Skoda están muy bien armados y son la mejor representación de los coches modernos y funcionales. El Ibiza destaca por su excelente balance entre el tamaño externo y la amplitud interior. También lleva la firma del grupo Volkswagen en lo que se refiere a calidad de acabado.

Por su parte, el Fiat Punto es posiblemente el diseño más avanzado en lo que a carrocería se refiere. Frente a sus rivales cuenta con el inconveniente de un precio algo más elevado aunque también es el más equipado. Es el único que incorpora el airbag para el conductor como equipamiento de serie.

En cualidades dinámicas, se impone el Ibiza, aunque seguido muy de cerca por el coche italiano. Es precisamente aquí donde el Felicia queda en evidencia, ya que su suspensión resulta muy blanda.

1º SEAT IBIZA
Una excelente relación entre la calidad y el precio, sitúan al Ibiza entre los mejores.
Precio 1.547.600 Ptas.

2º FIAT PUNTO
Sin duda es el diseño más avanzado de su categoría, pero hay que pagar algo más.
Precio 1.610.000 Ptas.

3º SKODA FELICIA
El coche checo resulta económico de adquisición y mantenimiento. Sorprende.
Precio 1.210.000 Ptas.
(Publicado en el Nº 591)

FICHA TECNICA			
	SKODA	FIAT	SEAT
Cilindrada c.c.	1.289	1.242	1.391
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máx./rpm.	68CV(50kw)/5.500	75CV(54kw)/6.000	60CV(44kw)/5.200
Par máx./rpm.	10,2mkg(100nm)/4.000	11,0mkg(108nm)/4.000	10,9mkg(107nm)/2.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Frenos (del./tras.)	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Peso (kg)	930	935	920
Acel. 0-100 km/h (s)	15,5	13,3	16,2
1.000 m. salida parada	36,4	35,5	36,8
Rec. 1km desde 40km/h IV	40,2	38,1	36,8
Rec. 1km desde 40km/h V	46,3	43,0	41,1
Velocidad máx. (km/h)	147,6	166,4	157,0
Cons. urbano (l/100 km)	8,0	8,4	8,1
Cons. a 90 km/h (l/100 km)	5,4	5,4	5,3
Cons. a 120 km/h (l/100 km)	7,4	7,2	7,0
Sonoridad a 90 km/h (db)	68,7	67,1	68,6
Frenada a 100 km/h (m)	51,9	54,9	57,2

PRUEBA COMPARATIVA



UTILITARIO EUROPEO

EL recientemente nombrado Coche del año de Europa pasó por nuestro banco de pruebas. En términos generales el coche ha gustado y superó la dura prueba sin ningún tipo de inconveniente digno de mención. A lo largo de los 30.000 kilómetros el consumo de combustible quedó ligeramente por debajo de los ocho litros cada cien kilómetros, lo que da una clara idea de lo parco en consumo de este modelo sobre todo si se tiene en cuenta que en este tipo de pruebas se imprime un fuerte ritmo a los coches. En lo que se refiere al consumo de aceite, el cuatro cilindros del Punto se mostró también muy parco, ya que una vez perfectamente rodado, el consumo se mantuvo en torno al 0,1 litros cada mil kilómetros, cantidad que permite cubrir la distancia entre revisiones sin necesidad de añadir ni una gota.

Durante todo el recorrido, los diferentes conductores alabaron las cualidades ruterías del coche. El confort de marcha y la amplitud de este utilitario también cautivaron a

sus conductores. Entre las pequeñas incidencias, inevitables en una utilización intensiva, sólo es reseñable el desprendimiento de unos pequeños embellecedores de los seguros de las puertas y el bloqueo temporal del cuentakilómetros parcial. Estas pequeñas incidencias se solventaron en pocos minutos y sin coste alguno.

Tras la dura prueba se analizaron todas las piezas del motor sin que

LO MEJOR

El excelente comportamiento rutero del coche, así como sus afortunados consumos. A pesar de sus reducidas dimensiones, disfruta de un amplio maletero.

...Y LO MEJORABLE

Pequeños detalles de acabado, tal y como los embellecedores de los seguros de las puertas, que se soltaron. Aunque no tienen importancia, estos detalles desluce el excelente resultado general del coche.

se detectaran elementos defectuosos o excesivamente gastados. Las intervenciones mecánicas no tienen el menor inconveniente ya que el utillaje que Fiat requiere para reparar el Punto es absolutamente convencional. Tan sólo uno de los tornillos del extremo del cigüeñal dio algún problema. El embrague, elemento clave en la fiabilidad de todo automóvil, sufrió un desgaste normal, por lo que se puede aventurar una vida útil de 100.000 kilómetros. Los frenos también fueron objeto de un minucioso examen. Los discos superaron la prueba sin apenas sufrir desgaste. Las pastillas culminaron los 30.000 kilómetros al límite de su vida útil. El compuesto de las mismas es más bien blando, lo cual confiere una buena frenada y alarga la vida de los discos.

El análisis del aceite reveló que el nivel de impurezas en el lubricante era mínimo, lo que indica que los desgastes eran absolutamente normales y la combustión se mantuvo en perfecto estado durante todos los kilómetros. El responsable de esto es el sistema de inyección que funcionó perfectamente.



JUVENIL Y DIVERTIDO

LA segunda generación del Opel Corsa también ha pasado por el duro banco de pruebas de Motor 16. La versión probada fue la que montaba el motor 1.4 de 82 caballos, cuyo rendimiento ha cautivado a todo aquel que ha conducido el coche desde el primer momento. A pesar de su denominación Sport y su toque deportivo, marcado por las llantas de aleación y el alerón posterior, el Corsa 1.4 resulta un excelente coche para la utilización cotidiana. Por una parte se consigue un consumo de combustible muy razonable. A lo largo de toda la prueba, con una utilización bastante intensa, el consumo total fue de 9,4 litros, mientras que los consumos parciales a lo largo de los 30.000 kilómetros arrojaban cifras entre 7,6 y 7,9 cada cien kilómetros. Respecto al consumo de aceite, este cuatro cilindros se ha mostrado muy poco glotón, ya que como término medio se ha conformado con 0,1 litros cada 1.000 kilómetros. Todo esto no hace más que ratificar el excelente estado de salud del mo-

tor. La confirmación de esto la obtuvimos al desmontar totalmente el coche para analizar y medir los desgastes sufridos durante los 30.000 kilómetros. El veredicto de nuestros técnicos fue concluyente; el motor estaba en su mejor momento y preparado para durar muchísimos kilómetros más sin la menor pega. La única anomalía digna de mención fue una pequeña fuga por el retén de la bomba de agua que se susti-

LO MEJOR

La fiabilidad mecánica del Corsa ha quedado fuera de duda. El coche ha mantenido el tipo sin flaquezas. El acabado se puede calificar de impecable y aguante bien el trato duro.

...Y LO MEJORABLE

El único aspecto reseñado por los probadores es la sensibilidad de la suspensión posterior en carreteras con firme irregular.

(Probado en el N° 550)

tuyó por precaución, pero que podía haber seguido funcionando sin inconvenientes ya que las pérdidas eran pequeñas.

Entre los elementos sometidos a desgaste, tampoco se encontraron sorpresas. El embrague tenía un desgaste absolutamente normal y se podía anticipar una vida útil de más de 100.000 kilómetros, mientras que los frenos tenían todavía por delante otros 20 o 25.000 kilómetros.

Además de sus virtudes mecánicas, el Corsa ha sorprendido gratamente por la excelente resistencia al uso de sus elementos del interior. Después de tres meses de uso intensivo con el paso de muchas manos por su volante, bastó con un simple lavado para que el coche recuperase el mismo aspecto que cuando salió del concesionario, tanto en el interior como en el exterior. Los asientos mantenían el mullido en perfecto estado y en todo el tiempo sólo se fundió una bombilla de un intermitente, anomalía sin la menor importancia. La puntuación final de nuestros probadores fue de 6,5 puntos.

Renault
Twingo



PRUEBA 30.000 KMS.

PEQUEÑO Y RESISTENTE

ESTABA claro que el más pequeño de los Renault tenía que pasar por nuestro banco de pruebas de larga duración. El Twingo viene avalado por un buen éxito comercial, pero además se ha revelado como un producto fiable y mucho más versátil de lo que sus reducidas dimensiones permiten presumir. La versión empleada para la prueba contaba con aire acondicionado, opción que se ha mostrado como muy recomendable, ya que tiene un excelente funcionamiento y apenas resta potencia al aquilatado motor del Twingo. La intensa prueba del Twingo nos ha llevado por toda la península, incluso hasta el circuito de Le Mans en Francia para ser testigos de las famosas 24 Horas. Esto da idea de la capacidad viajera de este pequeño auto con el cual se pueden acometer largos viajes sin temor a la fatiga ya que es capaz de mantener unas velocidades de cruce razonables. Durante todo el tiempo que ha durado la prueba, la tónica general ha sido la normalidad. El consumo medio en

los 30.000 kilómetros ha sido de 8,5 litros, cifra normal si se tiene en cuenta que en estas pruebas los recorridos en carretera a alta velocidad son moneda corriente. En todo este tiempo, lo único reseñable ha sido una leve pérdida de aceite por la junta del cárter y la necesidad de reapretar el subchasis delantero.

Hay que decir que el Twingo es un coche que no deja indiferente. Ha gustado y esto se ve con la nota

LO MEJOR

El diseño de la carrocería permite ser utilizado por cuatro personas sin apreturas. Es un utilitario, pero con gran capacidad para viajar.

...Y LO MEJORABLE

La calidad de algunos elementos es mejorable, como el líquido de frenos y algunos plásticos del interior. El ruido del motor es algo elevado pero aún así muy molesto.

(Probado en el Nº 598)

media obtenida después del examen de nuestro probadores: un siete, es decir un notable.

El obligado despiece de los elementos mecánicos puso en evidencia la calidad del conjunto que no había sufrido ningún desgaste anómalo. Nuestros expertos en mecánica alabaron la excelente accesibilidad mecánica, ya que basta con desmontar el paragolpes delantero para tener acceso a las partes vitales del motor, cosa poco frecuente en coches de este tamaño. Los elementos sometidos a desgaste también presentaban un buen aspecto. Los frenos estaban bien y las pastillas tienen una vida media de unos 45.000 kilómetros. Tan sólo es recomendable cambiar el líquido de frenos por uno de calidad superior. El embrague también estaba en su mejor momento.

El Twingo es un coche al que los kilómetros le sientan bien, ya que según pasaban éstos, el rendimiento fue mejorando hasta conseguir las mejores cifras de prestaciones. El análisis del aceite, ratificó el buen momento de la mecánica del benjamín de la marca francesa.

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Clere	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
205 Mi16 1.1 5p	1.443.000	1.124	60	164	13,9	6,7	370,5		31.100	Serie	Serie				
205 Mi16 1.4 5p	1.550.000	1.360	75	170	11,6	7,0	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie				
205 Mi16 D 3p	1.585.000	1.769	80	156	15,1	5,0	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie	56.400			
205 Mi16 D 5p	1.655.000	1.769	60	156	15,1	5,0	370,5	112.800	31.100	Serie	Serie		56.400		
306 XN 1.4 3p	1.796.000	1.360	75	165	14,9	7,1	399,5	140.000	35.600			86.300	172.500		
306 XS 1.6 3p	2.214.000	1.587	90	180	12,9	7,7	399,5	140.000	35.600	Serie	Serie	Serie	172.500	69.500	
306 XT 1.8 Aut. 3p	2.560.000	1.761	103	175	13,6	9,1	399,5	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	190.300	69.500	
306 XSI 2.0 3p	2.529.000	1.998	123	197	10,4	9,0	399,5	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	190.300	Serie	68.700
306 S16 3p	3.115.000	1.998	155	215	9,2	10,0	399,5	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	68.700
306 Cabriolet 2.0l	3.924.000	1.998	123	194	10,8	9,3	414,5	Serie	35.600	Serie	Serie	Serie	190.300	Serie	68.700
306 SL 1.4 Sedán	1.962.000	1.360	75	165	14,9	7,1	423,2	140.000	35.600			86.300	172.500		
306 SR 1.6 Sedán	2.210.000	1.587	90	180	12,9	7,7	423,2	140.000	35.600	Serie	Serie	Serie	172.500		68.700
306 ST 1.6 Sedán	2.464.800	1.587	90	180	12,9	7,7	423,2	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	172.500	69.500	68.700
306 XS 1.6 5p	2.281.000	1.587	90	180	12,9	7,7	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	172.500	69.500	68.700
306 XN 1.4 5p	1.922.000	1.360	75	165	14,9	7,1	399,5	140.000	34.700			86.300	172.500		68.700
306 Style 1.4 5p	2.059.000	1.360	75	165	14,9	7,1	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	86.300			
306 XT 1.6 5p	2.349.000	1.587	90	180	12,9	7,7	399,5	176.900	34.700	Serie	Serie	Serie	172.500	69.500	
306 XT 1.8 Aut. 5p	2.634.000	1.761	103	175	13,6	9,1	399,5	176.900	34.700	Serie	Serie	Serie	190.300	69.500	68.700
306 XSI 2.0 5p	2.611.000	1.998	123	197	10,4	9,0	399,5	176.900	34.700	Serie	Serie	Serie	190.300	Serie	68.700
306 XND 1.9 3p	2.048.000	1.905	71	162	16,9	6,2	399,5	140.000	34.700			86.300	172.500		
306 XSDT 1.9 3p	2.488.000	1.905	92	180	12,4	6,4	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	190.300	69.500	
306 SLD 1.9 Sedán	2.210.000	1.905	70	158	16,9	6,2	423,2	140.000	34.700			Serie	190.300		68.700
306 SRD 1.9 Sedán	2.330.000	1.905	70	158	16,9	6,2	423,2	140.000	35.600	Serie	Serie	Serie	172.500		68.700
306 STD 1.9 Sedán	2.785.000	1.905	92	180	12,4	6,4	423,2	176.900	35.600	Serie	Serie	Serie	190.300	69.500	68.700
306 XND 1.9 5p	2.115.000	1.905	71	162	16,9	6,2	399,5	140.000	34.700			86.300	172.500		
306 XSDT 1.9 5p	2.555.000	1.905	71	162	16,9	6,2	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie	190.300		
306 Style 1.9 D 5p	2.296.000	1.905	71	162	16,9	6,2	399,5	140.000	34.700	Serie	Serie	Serie			
306 XTD 1.9 5p	2.670.000	1.905	92	180	12,4	6,4	399,5	176.900	34.700	Serie	Serie	Serie	190.300	69.500	
405 1.8 Embassy	2.427.000	1.761	103	185	11,9	8,3	440,8	179.000	44.800	Serie	Serie	Serie	197.600		68.700
405 2.0 Embassy	2.989.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	197.600	87.800	68.700
405 2.0 Embassy Aut.	3.094.000	1.998	123	193	12,5	10,2	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	197.600	87.800	68.700
405 2.0 Break Embassy	3.139.000	1.998	123	192	11,8	9,6	439,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	197.600	87.800	68.700
405 GTI 2.0	3.332.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	197.600	Serie	68.700
405 Turbo 16 4X4	5.012.000	1.998	196	235	7,1	10,7	440,8	Serie	44.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 1.9 D Embassy	2.711.000	1.905	70	164	18,1	6,4	440,8	179.000	44.800			Serie	197.600		68.700
405 TD Embassy	3.307.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	Serie			Serie	197.600	87.800	68.700
405 TD Embassy Break	3.432.000	1.905	92	177	13,2	7,4	439,8	Serie	Serie			Serie	197.600	87.800	68.700
405 STD	3.670.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	197.600	Serie	68.700
605 SLI	3.910.000	1.998	135	205	10,9	9,7	472,1	Serie	59.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRTI	4.487.000	1.998	150	213	10,0	10,6	472,1	Serie	59.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	81.700
605 SV 3.0	6.518.000	2.975	170	222	9,7	12,2	472,1	Serie	59.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	6.535.000	2.975	170	217	10,9	13,5	472,1	Serie	59.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	7.596.000	2.975	200	235	8,6	13,0	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SLDT	4.368.000	2.088	110	192	13,1	6,8	472,1	Serie	59.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	4.881.000	2.088	110	192	13,1	6,8	472,1	Serie	59.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	81.700
605 SVDT	5.758.000	2.446	130	201	12,1	7,7	472,1	Serie	59.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
806 SRDT 2.0	4.776.000	1.905	92	161	16,6	8,3	445,4	148.600	46.500	Serie	Serie	Serie	Serie	185.800	Serie
806 STD 2.0	4.434.700	1.905	92	161	16,6	8,3	445,4	Serie	46.500	Serie	Serie	Serie	Serie	185.800	Serie
806 SR 2.0	3.185.000	1.998	123	177	14,6	10,2	445,4	148.600	46.500	Serie	Serie	Serie	Serie	185.800	Serie
806 ST 2.0	3.647.000	1.998	123	177	14,6	10,2	445,4	Serie	46.500	Serie	Serie	Serie	Serie	185.800	Serie
806 ST 2.0 Turbo	4.126.000	1.998	150	195	11,0	10,9	445,4	Serie	46.500	Serie	Serie	Serie	Serie	185.800	Serie
806 SV 2.0 Turbo	4.595.000	1.998	150	195	11,0	10,9	445,4	Serie	46.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
806 SV 2.0 Turbo Pullman	5.017.000	1.998	150	195	11,0	10,9	445,4	Serie	46.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

PONTIAC

● Firebird 3.4i V6	4.492.169	3.353	148	207	9,0	9,6	497,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Firebird 3.4i V6 Aut.	4.843.616	3.353	148	207	10,0	10,0	497,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Firebird 3.4i V6 Targa	4.677.359	3.353	148	207	9,0	9,6	497,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Firebird 3.4i V6 Targa Aut.	4.828.975	3.353	148	207	10,0	10,0	497,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Firebird 3.4i V6 Cabrio	5.675.902	3.353	148	207	9,0	9,6	497,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Trans Am V8 Targa Aut.	5.864.843	5.736	265	239	6,5	11,8	497,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Trans Sport 2.3i 16V	3.872.000	2.260	147	185	11,3	11,5	494,6	Serie							
● Trans Sport 3.8i V6 Aut.	4.378.000	3.791	175	180	10,6	13,1	494,6	Serie							

PORSCHE

● 968 CS	7.651.840	2.990	240	261	6,1	11,9	432,0	395.520	200.960			106.240	Serie	Serie	Serie	Serie
● 968	9.699.840	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	200.960	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 968 Tiptronic	10.297.600	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	200.960	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 968 Cabrio	10.928.640	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	200.960	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 911 Carrera	12.609.280	3.600	272	270	5,6	13,6	424,5	Serie	200.960	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 911 Carrera Tiptronic	13.020.160	3.600	272	265	6,6	13,8	424,5	Serie	200.960	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 911 Carrera 4	13.428.480	3.600	272	270	5,5	13,7	424,5	Serie	200.960	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 911 Carrera Cabrio	14.216.960	3.600	272	270	5,7	13,6	425,0	Serie	200.960	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 911 Carrera 4 Cabrio	15.034.880	3.600	272	270	5,6	13,7	424,5	Serie	200.960	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 911 Carrera RS	14.437.120	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0									
● 911 Turbo	20.039.880	3.600	355	280	4,7	16,6	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 928 GTS	15.911.680	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	222.720	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● 928 GTS Automático	15.911.680	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	222.720	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

AZCONA
M



Analizador de sistemas Bosch

EL nuevo analizador de sistemas de Bosch FSA 560 ofrece una tecnología punta orientada al futuro de la diagnosis de vehículos. Este sistema de comprobación y análisis de los diferentes sistemas que se equipan en los automóviles, de estructura modular y probada capacidad para la diagnosis de todas la funciones del motor, así como para los sistemas eléctricos y electrónicos de los vehículos, se basa en el experimentado concepto de pruebas del analizador FSA 600, permitiendo la ampliación a un sistema de diagnosis e información completo.

Bebidas calientes Baritalia



A través de Air-bing Ibérica, la empresa italiana Blusei SpA ha iniciado la comercialización en nuestro país de un nuevo producto que revolucionará el mundo del café. Se trata del primer café que se calienta solo:

Baritalia. Basta con una mano; presionamos la base, agitamos durante 40 segundos y obtendremos un reconfortante café caliente. Se ofrece en cuatro variedades: café, café con ron, café con whisky y café con anís. La encargada del lanzamiento de este innovador producto es la agencia de publicidad Pongiluppi & Guimaraes.

21 Invest adquiere Lotus

21 Invest, la joint venture de las compañías financieras de las familias Bonomi (Invest Group) y Benetton (21 Investment), ha anunciado el acuerdo de compra del Grupo Lotus por 36 millones de libras (7.380 millones de pesetas). Lotus es una de las grandes compañías británicas y del mundo en el sector de la ingeniería del automóvil. Andrea Bonomi, consejero delegado de 21 Invest, ha comentado que «la operación sobre el Grupo Lotus confirma nuestra intención de participar en el sector del «venture capital» del Reino Unido a largo plazo.



Alliedsignal fabricará airbags para Opel y Fiat

LA empresa francesa Alliedsignal ha iniciado la producción de los primeros módulos de airbags para vehículos europeos en su nueva planta de Colleferro, al sur de Roma. Dicha planta suministrará 3,5 millones de bombas de aire al año para airbags de conductores y pasajeros, destinadas a constructores de automóviles europeos, incluidos Fiat Auto y Opel. La planta cuenta actualmente con 75 empleados, cifra que aumentará a 240 a finales de año.

El RACC impone el RDS

LA Dirección General de Tráfico y Radio Nacional de España han llegado a un acuerdo por el cual pondrán en marcha el sistema de información sobre el tráfico en España mediante la utilización del RDS. Este sistema, el RDS o Radio Data System, es un tipo de radio frecuencias inaudibles que envía mensajes codificados al receptor (la radio del coche del usuario). El Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) fue el primero en aplicar este sistema a su servicio de tráfico en el año 1991.



Cooper Industries compra en dólares

EN el número 597 de Motor 16, en esta misma sección, anunciábamos la compra por parte de Cooper Industries (a la cual pertenece Champion Ibérica) de la división de productos de frenado de la firma Abex Inc., uno de los mayores suministradores de material de fricción del mercado americano. La transacción fue por valor de 207 millones, pero de dólares, moneda que no quedó especificada en la anterior nota y que da un valor real y mucho mayor del volumen de la compra.

COMPRAR Y VENDER

Y 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 ROMEO 33 1.7E A/A	92	1.250.000
AUDI 80 2.3 E A/A	92	2.450.000
CITROËN AX 1.4 GTI	91	925.000
CITROËN AX 1.4 GTI A/A	93	1.180.000
CITROËN AX 1.4 TGS 5P A/A	92	950.000
CITROËN AX FIRST A/A	94	990.000
CITROËN XANTIA 1.8I SX A/A	94	2.180.000
CITROËN ZX 1.4I A/A	91	1.150.000
CITROËN ZX 1.4I REFLEX A/A	92	1.275.000
FIAT UNO 45 S 3P	91	550.000
FIAT UNO 45 S 5P	91	675.000
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 MONDEO 2.0 GHIA FE	93	2.550.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	95	2.850.000
FORD MONDEO GHIA FE	93	1.480.000
FORD ORION 1.6 16V A/A	93	1.480.000
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
HONDA ACCORD 2.0I 16V FE	94	2.450.000
HONDA CONCERTO 1.5 GL	94	1.480.000
LANCIA DEDRA 2.0I A/A	92	1.580.000
NISSAN PRIMERA 2.0 SLX A/A	92	1.180.000
OPEL ASTRA 1.4 GL 5P	92	1.180.000
OPEL ASTRA 1.4 GL A/A	93	1.450.000
OPEL ASTRA 1.6 GLS A/A	94	1.750.000
OPEL ASTRA 1.6 SI A/A	94	1.750.000
OPEL CORSA 1.2 SWING 4P	92	780.000
OPEL CORSA 1.4 SI	94	1.380.000
OPEL TIGRA 1.6 16V FE	95	2.250.000
OPEL VECTRA MERIT	94	2.150.000
PEUGEOT 106 1.4 XT A/A	93	1.050.000
PEUGEOT 205 AUT. A/A	90	1.050.000
PEUGEOT 306 XR 1.6	93	1.480.000
PEUGEOT 405 2.0 EMBASSY	94	1.650.000
PEUGEOT 405 EXCLUSIVE A/A	92	1.650.000
PEUGEOT 405 SRI A/A	91	1.575.000
RENAULT 19 1.4 RL 5P	93	1.180.000
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
RENAULT 21 GTI 12V FE	92	1.650.000
RENAULT 21 TXE F.E.	90	1.180.000
RENAULT 21 TXE NEVADA A/A	88	1.150.000



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 FE	92	2.450.000
AUDI 100 2.2 E A/A	89	1.550.000
AUDI COUPE 2.3 F.E.	90	2.250.000
BMW 520I F.E.	91	2.750.000
BMW 730 F.E.	92	3.950.000
CITROËN ZX VOLCANE A/A	92	1.550.000
CITROËN ZX VOLCANE FE	91	1.475.000
FIAT PUNTO 60 CAB. 0 KM	94	1.280.000
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	91	1.750.000
FORD ESCORT COSWORTH	94	3.650.000
FORD ESCORT COSWORTH	93	1.280.000
FORD ESCORT XR3I 130CV	92	1.280.000
FORD FIESTA XR2I 130CV	92	1.280.000
FORD SCORPIO 2.0 EX. FE	93	2.450.000
FORD SIERRA XR4I 3P F.E.	92	1.550.000
HONDA CIVIC CRX CABRIO	93	1.550.000
LANCIA DELTA INTEGRALE	92	2.475.000
LANCIA DELTA INTEGRALE	92	2.350.000
MERCEDES C-280 ELEGANC	93	1.280.000
MITSUBISHI ECLIPSE 16V	92	1.980.000
MITSUBISHI ECLIPSE GS	91	1.980.000
OPEL ASTRA GSI 16V	92	2.150.000
OPEL ASTRA GSI 16V FE	93	2.150.000
OPEL CALIBRA 16V F.E.	92	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V F/E	94	2.180.000
OPEL CALIBRA 2.0I F.E.	92	2.180.000
OPEL KADETT 2.0 GSI A/A	90	1.350.000
OPEL OMEGA 2.0 GLS DIA	90	1.375.000
OPEL OMEGA 2.6I CD F.E.	92	2.350.000
PEUGEOT 405 MI 16V A/A	91	1.850.000
PONTIAC TRANS SPORT 3.8	94	3.300.000

MOTOR DIESEL E INDUSTRIALES

CITROËN C-15 RD	93	1.280.000
CITROËN C-15 RD CUMBRE	94	1.390.000
CITROËN C-15 RD FAM.	93	1.380.000
CITROËN C-25 GV SOBREL.	92	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 D AVANT	92	1.350.000
CITROËN ZX 1.9 D AVANT	93	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 TD A/A	93	1.750.000
DAIHATSU FERROZA 1.6 16V	92	1.550.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.280.000
FORD COURIER 1.8D MIXT	92	1.280.000
FORD TRANSIT D COMBI	92	1.675.000
LADA NIVA KRA	93	1.650.000
NISSAN PATROL TOP LINE	92	2.650.000
NISSAN PATROL TOP LINE	93	2.950.000
NISSAN TERRANO II SLX	94	2.750.000

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

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. Consultémos. Multa. Tel: (968) 64 11 59. Fax: (968) 64 11 78.

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

COMPRO llantas de Renault Clio Iniciación. Noches. Aquiles. Tel: (91) 657 06 54.

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

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

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

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

VOLKSWAGEN Golf GL 1.6. Rojo, buen estado, M-JK. Garantizado, buen precio. Tel: 988 41 16 48/41 11 62.

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

TWINGO morado, 20.000 Km, nuevo, garantía escrita 12 meses. Precio: 790.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 21. Muy cuidado, con garantía. Precio: 650.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

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

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

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

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

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

VOLKSWAGEN Escarabajo. Descapotable, original, año 66, impecable, restaurado. Admitimos cambio por coche o moto. Teléfono: 725 86 21/22.

NISSAN 200 SX Turbo 16. Año 92. Garantía. Interesante. Tel: 725 86 21/22.

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

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

VOLVO 340 GL. Precio: 600.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 E aut. Año 90, negro met., extras. Garantía 1 año. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 5 GT Turbo Competición. M-GW. Precio: 250.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

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

VOLVO 440 Turbo. M-JM, rojo, extras, impecable.

cable. Buen precio. Tel: 725 86 21/22.

FORD Sierra 2.0i Guía 4p, equipo total. Muy cuidado. Admitimos cambio. Garantía escrita. Teléfono: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajo. Varios. Tel: 725 86 21/22.

BMW 525i. Suspensión M-Technic. Muchos extras. M-PB. Nuevo. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 E 24V. Año 90, negro met., ABS, ASR, A/A, llantas, piel, aut., otros, 80.000 Km. Precio: 3.900.000 ptas. Tel: 908 69 88 85. Raúl.

BMW 750i. Coche dirección. Año 91, 64.000 Km, en garaje, como nuevo, F/E, ASC, E/E traseros, doble airbag, llanta cruz, techo eléct., pintura diam., cortina trasera, alarma, vehicu-

lo nac., único propietario. Precio: 5.490.000 ptas. Tel: (956) 67 79 63.

DATOS Técnicos. Manuales de taller y despiece de todos los automóviles, motocicletas y furgonetas del mercado. Mecánica de competición, trucaje de motores, chapá, pintura, electricidad, climatización, etc. Envíos toda España. Precios muy competitivos. Tel: (91) 378 07 88 / 730 47 48. Fax: (91) 378 07 88.

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

FORD Fiesta 1.4S. M-IT. Impecable. Ejevalunas. Garaje. 48.000 Km. Blanco. Precio: 425.000 ptas. Tel: 692 31 00.

¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Basauri, 17
Madrid 28023

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

Motor 16

A. ARGÜELLES

SEGURIDAD

a la hora de COMPRAR su AUTOMOVIL

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

ALFA ROMEO MES	AX 14 IMAGE, 90 18.000	THEMA TUR. 16V, 89 42.000	OMEGA TD, 87, A/A 30.000	TOYOTA MES
33 1.7, 88, A/A 16.000	AX 14 GT, 91, A/A 21.000	Y-10 TURBO, 86 10.000	OMEGA 2.0 16V, 94 83.000	CAMRY SX AUT. 92 85.000
164 TURBO, 91, A/A 57.000	AX 14 TGS, 3P, 91 18.000	MERCEDES-BENZ MES	VECTRA GT 2.0i. 4P, 90 36.000	VOLKSWAGEN MES
AUDI MES	BX TRS 1.6, 84 13.000	230 E, 86, A/A 51.000	PEUGEOT MES	CORRADO 16V, 89, A/A 43.000
90 2.2 INY, 89 45.000	BX TZD TURBO, 92, A/A 38.000	250 TD, 91 34.000	405 MI 16V, 91 42.000	CORRADO 16V, 92, A/A 56.000
100 2.2, 88 42.000	XANTIA 2.0i SX, 93, A/A 59.000	300 CE, 90 100.000	405 SHD TUR. 90, A/A 38.000	GOLF 1.8 INY, 87 35.000
100 2.2 E, 91, A/A 44.000	XM 2.0i GL, 91 38.000	300 CE 24V 5V, 91 135.000	405 SRI, 90 33.000	GOLF GT AUT., 88, A/A 38.000
100 2.2i, 89 39.000	ZX 1.6i AV. 5P, 92 34.000	000 E AUT., 92 110.000	PORSCHE MES	GOLF 1.8 GTI, 88 23.000
100 2.6i, 93 80.000	ZX 1.9i VOLC., 91 28.000	300 E 24V, AUT., 92 124.000	911 TARGA, 82 38.000	GOLF 1.8 GTI, 89 24.000
100 TDI, 91 75.000	FIAT MES	300 E 24V, 93 98.000	911 SC, 82 60.000	GOLF 1.8 GTI 16V, 91 26.000
BMW MES	CROMA 2.0i E, 89, A/A 24.000	300 E 4 MATIC, 89 70.000	RENAULT MES	GOLF G-60, 91, A/A 41.000
320i COUPE, 94 72.000	TEMPRA 1.6S, 92 52.000	300 TE, 86 80.000	CLIO RN 1.4, 91 23.000	POLO COU. 1.3 GT, 91 19.000
325i, 86 33.000	FORD MES	500 SE, 93 237.000	ESPACE TXE C, 90 52.000	MOTOCICLETAS MES
325i, 87 34.000	ESCORT XR3i, 92 27.000	MITSUBISHI MES	R-11 GTD, 87 16.000	HONDA NSR 125 F, 93 15.000
520i, 90 54.000	ESCORT XR3i, 89, A/A 25.000	3000 GT VR4, 91 130.000	R-18 FAM., 83, A/A 14.000	TODOTERRENO MES
520i, 89 49.000	FIESTA 1.6S 3P, 91 17.000	NISSAN MES	R-19 TSE, 90 23.000	JEEP CHEROKEE 2.1, 90 82.000
520i 24V, 91 65.000	FIESTA XR2i 16V, 92 26.000	PRIMERA 2.0i SLX, 90 35.000	R-19 TXI, 91, A/A 24.000	JEEP CHEROKEE L.I., 91 56.000
525i 24V, 91 75.000	MONDEO 2.5 V6 24V, 95 77.000	SUNNY SGX 3P, 91, A/A 24.000	R-21 TURBO, 88, A/A 32.000	LADA NIVA 1.6 4X4, 93 22.000
525i 24V AUT., 90 76.000	ORION 1.6 GHIA, 91 24.000	SUNNY 1.6 GR, 93, A/A 48.000	ROLLS ROYCE MES	MITSUBISHI MON., 92 84.000
525 TDS, 92 95.000	SCORPIO 2.4i, 89 29.000	OPEL MES	SILVER SPIRIT, 85 220.000	MITSUBISHI MON., 93 77.000
525 TDS AUT, 92 96.000	SIERRA 2.0i, 88 19.000	ASTRA GSI 2.0 16V, 92 47.000	SEAT MES	NISSAN PATROL, 90 52.000
628 CSI, 80 35.000	SIERRA 2.0i, 91 36.000	ASTRA GSI 2.0 16V, 92 48.000	RITMO 65, 82 12.000	OPEL FRONT., 93 60.000
M-3, 90, FE 82.000	LANCIA MES	KADETT 1.6 S 3P, 90 26.000	TOLEDO 1.8, 91 39.000	SUZUKI VITARA, 91 34.000
CITROEN MES	DEDRA 2.0i E, 92, A/A 41.000	OMEGA CD, 86 23.000		TOYOTA LAND C, 92 140.000
AX 11 VIVACE, 91 18.000	DEDRA 1.8, 90, A/A 26.000			

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

No lo dude, venga y pregunte por nuestras ofertas

Comprando aquí su coche puede ser gratis



REVISADOS Y GARANTIA HASTA 12 MESES

Alhambra
AUTOMOVILES

para que usted elija el suyo

400 vehículos en stock

MODELO	AÑO	Ptas./mes(*)	PRECIO
BMW 325 CABRIO CUBRO F/E	1987	42.454	1.026.000
BMW 525 IDS F/E	1987	76.963	1.790.000
CITROËN AX 14 D COME R LAL	1987	16.047	790.000
CITROËN XANTIA 3.0i 16V A/A	1991	20.576	2.490.000
CITROËN XANTIA TD VSA	1991	24.995	2.875.000
CITROËN XM 3.0 V6 A/A ABS	1993	33.115	1.670.000
CITROËN XM 3.0 V6 A/A ABS CUERO	1993	34.238	1.690.000
FIAT LINDO 700 5V A/A	1991	13.234	250.000
FORD EXCURIOR SRI 15V CABRIOLET	1991	51.640	1.890.000
FORD MONDEO 2.0i 16V	1992	51.640	2.690.000
HONDA LEGEND 2.0i 16V F/E	1992	40.421	1.990.000
MERCEDES 300	1991	82.765	4.090.000
MERCEDES 300 DIESEL F/E	1991	79.013	3.890.000
OPEL OMEGA 2.0i CD A/A ABS	1991	27.421	2.390.000
PEUGEOT 605 XDI	1991	45.797	2.350.000
PEUGEOT 605 SRDI	1991	30.578	2.400.000
RENAULT 19 1.1i	1991	23.159	1.150.000
RENAULT CLIO 1.7 S A/A	1992	21.328	1.050.000
ROVER 630 SILVER A/A ABS CITRO-MADERA	1994	55.859	2.720.000

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

en Madrid JUNTO A METRO DELICIAS
Paseo de las Delicias, 100 Bis. TELEFONO: 488 46 98. FAX: 527 99 70. 28046 MADRID
Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELEFONO: 528 10 38. FAX: 630 02 77. 28046 MADRID
EN MALAGA. Avda. VELAZQUEZ, 47. TELEFONO Y FAX: (95) 231 31 00

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



GARANTIA OCASIONES DEL LEON

Modelo	Año	Ptas./mes(*)	GARANTIA
PEUGEOT 306 SEDAN D	1994	43.671	12 MESES
PEUGEOT 405 GRDT BREAK	1992	38.390	12 MESES
PEUGEOT 405 EMBASSY 1.8	1994	47.734	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1991	30.265	12 MESES
PEUGEOT 605 SVDT AUT	1993	30.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDI	1994	26.983	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1990	40.421	12 MESES
PEUGEOT 1.5 COMBI 9 LUNE	1992	35.566	12 MESES
AUDI 100 CD A/A E/E C/C	1987	20.109	12 MESES
CITROËN BX 16V F/E	1993	34.023	12 MESES
CITROËN XANTIA 16V A/A ABS F/E	1993	45.703	12 MESES
CITROËN XANTIA TD	1993	36.671	12 MESES
CITROËN XM 3.0 V6 CUBRO F/E	1992	48.566	12 MESES
FIAT TIPO 2.0 16V A/A	1992	34.023	12 MESES
FORD MONDEO 2.0i ST 16V	1994	24.172	12 MESES
FORD TRANSIT COMBI 5	1994	44.484	12 MESES
NISSAN SERENA D/LA COMBI 5	1999	42.454	12 MESES
RENAULT CLIO 1.4 RTI	1991	19.797	12 MESES
RENAULT CLIO 1.7 S	1992	30.109	12 MESES
SEAT Ibiza 1.5 A/A	1991	14.725	12 MESES

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

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



JUNTO A METRO LEGAZPI

COMPRAR Y VENDER

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

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

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

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

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

PORSCHE Carrera Cabrio. Año 86, color rojo, asientos deportivos tapizados en cuero negro, A/A, radiocasete, perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

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

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

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

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

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

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

GRAND Cherokee Limited. Año 93, V8, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

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

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

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

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

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

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

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

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

SAAB 9000 Turbo S 16V Cabrio. Año 92, capota eléctrica, tapicería de cuero, equipo aero,

kit potencia 175 CV, equipo sonido, alarma. 40.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500SE. 1993, F/E, sólo 20.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

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

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

MERCEDES S 600 Coupe. Año 94, 7 meses de uso, 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 300 CE 24V. Año 90, pintura metalizada, techo, cuero, aut., 5v, ASR, airbag, llantas 8 orificios, tempomat, radiocasete. Tel: (91) 562 06 02.

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

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

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

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

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

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

TKJ Auto Exclusiv Alemania. Cincuenta coches en stock, a matricular. Audi, BMW, Mercedes, Porsche, Volkswagen y Todo Terreno. Años 86 a 93. Mejor precio, calidad y garantía. Precios especiales para profesionales. Teléfonos: (93) 410 73 13 y 430 47 07.

COMPRAMOS flotas de coches nuevos y de rent a car. Volkswagen, Fiat, Opel, Ford. Tel: (93)430 47 07. Fax: (93) 410 73 13

VOLKSWAGEN Novedad: Golf VR-6 Quattro, tracción total, motor 2.900 cc, 192 CV, modelo del 95, nuevo, 0 Km, a matricular. Tel: (93)430 47 07.

VOLKSWAGEN VR-6, Golf y Corrado. Modelos 92 y 93, a matricular. Tel: (93) 430 47 07.

NISSAN Terrano I 2.7 TDI, intercooler, 125 CV, 5p, techo, aire acondicionado, llantas aluminio anchas, carrocería ancha, estriberas, full equipo, perfecto estado, junio del 93, 21.000 Km, garantía oficial Nissan hasta junio del 96, a matricular. Tel: (93)430 47 07.

NISSAN Terrano I 3.0-V6. Totalmente equipado, preparado con defensas, tubo de escape, llantas, estriberas, perfecto estado, modelo 92. Tel: (93)430 47 07.

PORSCHE 968 Coupe. 968 Cabrio. 911 Turbo II. Años 91 y 92, perfecto estado, a matricular, 1 año de garantía. Tel: (93) 430 47 07.

MITSUBISHI Pajero TDI, 5p, techo, extras, perfecto estado, año 91, a matricular. Teléfono: (93)430 47 07

MERCEDES 10 unidades en stock: 190 E, 260 E, 300 E, Coupé, Familiar, manual y aut. Tel: (93) 430 47 07.

JAGUAR XJ-S 5.3 Cabrio. Como nuevo, sólo 12.500 Km, a matricular. Tel: (93) 430 47 07.

BMW 7 unidades en stock: Cabrio, 325i-24V, 520i-24V, 525i-24V, manual y automático. Tel: (93)430 47 07.

PEUGEOT 205 GLD. Año 85, perfecto estado. Precio: 380.000 ptas. Tel: 558 97 53 (de 17,30 a 20,30 h). Tel: 401 41 28 (de 16 a 17 h). Juan.

KIT competición al centrilium, novedad mundial. Información: (93) 435 85 09.

AUDI 100 CD 2.2 automático. Vehículo de dirección. Antonio Morales. Tel: (91) 556 05 66.

AUDI S4 V8, 4.200 cc (280 CV) Quattro. M-PF, 12.000 Km, año 94. Oportunidad. Tel: (91) 431 86 55 (de 20,30 a 22,30 h)

BMW 535i. Cinco años, F/E, estrenado en España, perfecto estado, 190.000 Km. Precio: 2.750.000 ptas. Garantía. Tel: (95) 472 03 67.

BMW 524 TD. Modelo del 90, impecable, F/E, a matricular. Precio: 2.800.000 ptas. Teléfono: 908 65 01 29.

ALPINE Renault A-310 V6. Blanco, 20.000 Km, extras, original. Precio: 1.500.000 ptas. Tel: (93) 555 32 13. Noches.

BENJA IMPORTACION EXPORTACION

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

GRAN STOCK DE VEHICULOS DE IMPORTACION A LOS MEJORES PRECIOS DEL MERCADO CENTRO DE AUTOMOVILES DE OCASION SEMI-ESTRENO

MERCEDES, BMW, AUDI, PORSCHE, JAGUAR Y TODOTERRENO
30 Años en el sector del automóvil nos avalan.
Vehículos revisados y garantizados por escrito.

BMW 850 I FE 6V-117.907 PTAS/MES
BMW 750 I FE 1991-82.022 PTAS/MES
BMW 750 I FE 1990-70.061PTAS/MES
BMW 740 I V8 FE 1993-93.984 PTAS/MES
BMW 735 I FE 1991-59.808 PTAS/MES
BMW 735 I FE 1990-59.808 PTAS/MES
BMW 325 I 24V FE 1993-59.808 PTAS/MES
BMW 525 I 24V FE 1991-52.973 PTAS/MES
BMW 525 TDS FE 1993-76.624 PTAS/MES
BMW 525 TDS FE 1993-65.788 PTAS/MES
BMW 324 TUR.DI. 1989-27.341 PTAS/MES
BMW 320 I 1990-27.341 PTAS/MES
MERCEDES 500 SEC FE 1984-47.846 PTAS/MES
MERCEDES 300 T.DI FE 1991-71.770 PTAS/MES
MERCEDES 300 DI. FE 1986-41.011 PTAS/MES
MERCEDES 300 CE 24 V 1990-76.896 PTAS/MES
MERCEDES 300E 24V FE 1990-64.934 PTAS/MES
MERCEDES 300E FE 1991-64.934 PTAS/MES
MERCEDES 300E FE 1990-56.390 PTAS/MES

MERCEDES 300E FE 1990-59.808 PTAS/MES
MERCEDES 260E FE 1990-52.973 PTAS/MES
MERCEDES 300D C.123 1983-15.379 PTAS/MES
MERCEDES 190 2.5 FE 1993-58.099 PTAS/MES
MERCEDES 190 DI. 1991-44.428 PTAS/MES
AUDI 100 TDI FE 1993-59.808 PTAS/MES
AUDI 100 V6 2.8 FE 1992-56.390 PTAS/MES
PORSCHE 944 TUR. FE 1989-44.429 PTAS/MES
PORSCHE 944 FE 1986-23.923 PTAS/MES
PORSCHE 911 SC FE 1984-50.410 PTAS/MES
JAGUAR XJSC CAB.FE 1988-59.808 PTAS/MES
TRIUMPH TR-7 CAB.1983-22.214 PTAS/MES
FORD THUNDERBIRD FE 1993-59.808 PTAS/MES
VW GOLF VR-6 FE 1993-47.846 PTAS/MES
MAZDA RX-7 TUR. 1988-30.759 PTAS/MES
MITSUBISHI M.LARGO VARIOS-34.176 PTAS/MES
MITSUBISHI M.CORTO VARIOS-30.758 PTAS/MES
ISUZU TROOPER LARGO 1991-30.759 PTAS/MES
TOYOTA LAND CRU.COR. TD-35.884 PTAS/MES

COMPRAMOS VEHICULOS DE IMPORTACION PARA OTROS MODELOS ENTREGA DE PEDIDOS EN 10 DIAS SUCURSALES CON EXPOSICION Y VENTA

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

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

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



COVA 81



HOLLIDAY CAR VEHICULOS KM "0"



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

CREDIT-HOLLIDAY

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

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

C/ GARCIA DE PAREDES, 3 TEL.: (91) 447 22 11 FAX: (91) 447 25 47

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARCENADO 50
BMW 750. Año 88, F/E. Tel: (91) 416 66 34

FERNANDEZ Renault Clio 1.7 5p. A/A, año 92. Precio: 1.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Mondeo Turbo D. Año 94. Precio: 2.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Peugeot 405 GLD. Año 93.

Precio: 1.950.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Peugeot 405 Turbo D. Año 91. Precio: 1.600.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Peugeot 205 GTI. Año 89. Precio: 1.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.

MARCENADO 50

Importación de Automóviles NUEVOS Y USADOS (TODAS LAS MARCAS) Gran stok en Mercedes BMW y Todo Terreno Parking para clientes

Tel.: 91- 416 66 34 Fax : 91 - 416 68 01

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



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

FERNANDEZ Nissan Patrol 6c Largo. Año 89. Precio: 1.800.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 205. Año 90. Precio: 625.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Stock automóviles F. Fernández. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio 1.7 5p. A/A, año 92. Precio: 1.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Mondeo Turbo Diesel. Año 94. Precio: 2.300.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

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

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

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

FERNANDEZ Peugeot 405 Turbo Diesel. Año 91. Precio: 1.600.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Peugeot 205 GTI. Año 89. Precio: 1.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Nissan Patrol 6c Largo. Año 89. Precio: 1.800.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 205. Año 90. Precio: 625.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Stock automóviles F. Fernández. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio 1.7 5p. A/A, año 92. Precio: 1.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Mondeo Turbo Diesel. Año 94. Precio: 2.300.000 pesetas. Teléfono: 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. Elevalunas, cierre, 5V, 5 p. M-NW. Precio:

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

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

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

LIÑAN Citroën ZX Volcane 1.9 Iny. ABS, A/A, D/A, elevalunas, 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 SXI Iny. Elev., cierre, alarma, M-MS. Precio: 925.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

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

LIÑAN Ford Fiesta 1.1 CLX. 5V. Moderno, año 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, elevalunas, cierre. M-JX. Precio: 650.000 pesetas. Teléfono: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Sierra 2.0 Iny.S. D/A, elev., año 90. Mes: 22.050 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

AUTOS FERNANDEZ

SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS

EN STOCK

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

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

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. Precio: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

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

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

LIÑAN Citroën ZX Volcane 1.9 Iny. ABS, A/A, D/A, elevalunas, cierre. M-MS. Mes: 25.725 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

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

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

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

LIÑAN Ford Fiesta 1.1 CLX. 5V. Moderno, año 91. Precio: 625.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

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

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

LIÑAN Ford Sierra 2.0 Iny.S. D/A, elev., año 90. Mes: 22.050 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

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

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

Canalcar

350 COCHES

**32 AÑOS
VENDIENDO LAS
MEJORES
OPORTUNIDADES**

FORD ESCORT 1.4 SP	87	475.000
FORD FIESTA 1.3 4P	87	475.000
OPEL CORSA 1.3 GLS	90	475.000
SEAT IBIZA 1.5 DISCO	90	475.000
PEUGEOT 205 GR	88	585.000
RENAULT 5 GTL	88	575.000
RENAULT 5 FIVE	91	625.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	89	675.000
OPEL CORSA 1.5 D	88	675.000
OPEL KADETT 1.6	88	675.000
OPEL CORSA CITY	92	690.000
OPEL KADETT 1.6 S CC EE	88	690.000
VW GOLF 1.6	88	720.000
FIAT TIPO 1.4	90	725.000
FORD ORION 1.6 GHIA EE CC	88	725.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN AX 1.4 T2D CC EE	90	745.000
FORD FIESTA 1.4 CLX 3P	90	745.000
LADA NIVA	93	775.000
OPEL CORSA 1.2 EE CC	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 EE CC	92	775.000
PEUGEOT 309 LOOK	90	775.000
RENAULT EXPRESS 1.8D COMBI	90	775.000
FIAT UNO 70 SX IE CC EE	90	790.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
PEUGEOT 309 GTI FE	87	790.000
CITROËN AX 1.4 GT	92	790.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	90	795.000
FORD FIESTA 1.1	93	825.000
CITROËN AX TRD	91	825.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000
SUZUKI SANTANA 413 SAM.	90	840.000
CITROËN C-15 RE	91	850.000
CITROËN BX 16 TRS AA EE CC	90	875.000

Canalcar

350 COCHES

**FACILIDADES
DIGANOS COMO
QUIERE PAGAR**

RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
VW GOLF 1.6 CL AA	91	1.075.000

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

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

Canalcar

350 COCHES

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

RENAULT 21 TXE FE	90	1.275.000
RENAULT EXPRESS 1.3D	92	1.275.000
ROVER 114 GTI 16V FE	91	1.275.000
SEAT IBIZA 1.4 CLX	94	1.275.000
RENAULT 19 TDE CHAMADE	91	1.275.000
PEUGEOT 206 TD PLUS	92	1.275.000
PEUGEOT 106 XT 1.4 AA CC EE	91	1.325.000
SEAT TOLEDO 1.8 GLX AA DA	92	1.345.000
CITROËN ZX 1.6 AV AA CC EE	91	1.375.000
FIAT TIPO 2.0 16V AA CC EEDA	91	1.375.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE	92	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6I GT EE CC	93	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6I GT EE CC	93	1.375.000

Canalcar

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

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

Canalcar

350 COCHES

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

FORD SIERRA 2.0I AA CC EE	88	880.000
RENAULT TWINGO	93	880.000
SEAT IBIZA 1.5 CLUMP. AA CC EE	92	880.000
SUZUKI SAMURAI 413	90	880.000
FORD ORION 1.6 CLX AA EE CC	91	880.000

OPEL ASTRA 1.4I GL	92	1.075.000
RENAULT 19 GTS CHAMADE AA	91	1.090.000
FORD SCORPIO 2.0I CL AA ABS	88	1.100.000
FORD ESCORT CLX AA	91	1.125.000
RENAULT CLIO 1.4 AA	92	1.125.000
FORD FIESTA 1.3I AA RC EE CC	93	1.125.000
AUSTIN MONTEGO 2.0I LXI DA	93	1.125.000
VW GOLF GTI AA CC EE	89	1.150.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA AA DA	89	1.150.000
FORD FIESTA DIESEL	93	1.175.000
RENAULT 19 1.4 CHA. RL	92	1.175.000
RENAULT 19 1.4 RL	92	1.175.000
RENAULT 19 RL 1.4	92	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 SP AA	92	1.175.000
VW GOLF 1.6 AA	91	1.175.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.190.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	92	1.225.000
OPEL CORSA 1.4I SP CC EE	93	1.225.000
RENAULT CLIO 1.4 RT AA CC EE	92	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 RT SPAA CC	91	1.225.000
RENAULT CLIO 1.4 FURIA	93	1.225.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.250.000
PEUGEOT 309 1.9D VITAL AA	92	1.250.000
FIAT TIPO 16V AA CC EE DA	91	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE	92	1.275.000
FORD FIESTA 1.6 16V CC EE	93	1.275.000
FORD ORION 1.6 CLX AA	92	1.275.000
RENAULT 19 TXE SP AA CC EE	90	1.275.000

Canalcar

350 COCHES

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

NISSAN SERENA 2.0D AA DA	94	1.950.000
FORD TRANSIT	92	1.975.000
LANCIA DELTA 2.0 IE FE	93	1.975.000
VW GOLF CABRIO AA DA	91	1.975.000
PEUGEOT 308 XPD AA CC EE	94	1.975.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V FE	91	2.100.000
RENAULT 19 RTI 16V FE	94	2.100.000
OPEL VECTRA DIAMOND AA	94	2.125.000

Canalcar

350 COCHES

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

Canalcar

350 COCHES

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

FORD MONDEO 2.0I GHIA FE	93	2.525.000
BMW 320I 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	93	2.650.000
ROVER 620 SI FE	92	2.650.000
VOLVO 940 STWA FAM FE CA	92	2.650.000
BMW 320I 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	93	2.650.000
ROVER 620 SI FE	92	2.650.000
VOLVO 940 STWA FAM FE CA	92	2.650.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	94	2.725.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	94	2.725.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.750.000
NISSAN TERRANO II	94	2.750.000
NISSAN TERRANO II TD FE C	93	2.750.000
PEUGEOT 605 SRDT FE	93	2.775.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.750.000
NISSAN TERRANO II	94	2.750.000
NISSAN TERRANO II TD FE C	93	2.750.000
PEUGEOT 605 SRDT FE	93	2.775.000
BMW 320I 4P FE	91	2.875.000
BMW 320I 4P FE	91	2.875.000
FORD SCORPIO 2.5 TD FE	94	2.950.000
SAAB 9000 2.3 T FE	92	2.950.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
FORD SCORPIO 2.5 TD FE	94	2.950.000
SAAB 9000 2.3 T FE	92	2.950.000
PEUGEOT 605 SVI 24V FE	92	2.975.000
RENAULT ESPACE 2.0 TD AA	93	2.975.000
PEUGEOT 605 SVI 24V FE	92	2.975.000
RENAULT ESPACE 2.0 TD AA	93	2.975.000
SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
BMW 750i A FE	89	3.750.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 ALT	92	4.400.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 ALT	92	4.400.000
MITSUBISHI GT 3.0 FE	92	5.500.000
PORSCHE CARRERA 2 COUPE	90	5.500.000
MITSUBISHI GT 3.0 FE	92	5.500.000
PORSCHE CARRERA 2 COUPE	90	5.500.000
MERCEDES 500 SE FE	94	8.200.000
MERCEDES 500 SE FE	94	8.200.000

**YAMOVIL Audi 80 2.6
E V6. Año 92, azul
metalizado, F/E. Garantiza-
do. Precio: 2.450.000
ptas. Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL BMW 730i
3.0 218 CV. Año 92, ne-
gro met., F/E. Garantiza-
do. Precio: 3.950.000
ptas. Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Ford Mon-
deo 2.0I Ghia. Año 94,
verde met., máximo
equipamiento, pocos
Kms. Garantizado. Tel:
565 20 00.**

**YAMOVIL Mitsubishi
Eclipse GS Turbo. Año
92, gris metalizado, F/E.
Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Citroën ZX
1.9D. Reflex. Año 94,
rojo, 11.000 Km. Un se-
minuevo único. Teléfo-
no: 565 20 00.**

**YAMOVIL Renault Sa-
frane 2.2 RNSI. Año 93,
granate metalizado, ex-
tras. Garantía. Precio:
2.750.000 ptas. Tel: 565
20 00.**

**YAMOVIL Ford Escort
Cosworth. Año 93, gris
met., extras, pocos Km.
Garantizado Oportunidad
única. Teléfono:
565 20 00.**

**YAMOVIL Nissan Pa-
trol Top Line TD. Año
92, azul metalizado, A/A
y demás extras. Teléfo-
no: 565 20 00.**

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

**YAMOVIL Rover 220
Coupe Turbo 200 CV.
Año 93, blanco, F/E.
Precio: 2.950.000 ptas.
Garantizado. Teléfono:
565 20 00.**

**YAMOVIL Opel Cali-
bra 2.0I 16V. Año 92, ro-
jo, F/E. Garantizado.
Precio: 2.350.000 ptas.
Tel: 565 20 00.**

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

**YAMOVIL Renault
Clio 1.7 Baccara. Año
92, azul met., A/A, cue-
ro, extras. Garantiza-
do. Precio: 1.580.000
ptas. Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Nissan Ter-
rano II SLX. Año 94,
azul, A/A, D/A, E/E,
C/C. Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Subaru Le-
gacy 2.2 GX 4x4. Año
92, granate metalizado.
F/E. Un seminuevo úni-
co. Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Opel Fron-
tera 2.0 Sport. Año 93,
rojo, completo de ex-
tras. Pocos Km. Teléfo-
no: 565 20 00.**

**SE VENDE
RENAULT
LAGUNA V-6.
Procedente de concurso.
MUY BUEN PRECIO.
Tel: (96) 691 30 95.**

**YAMOVIL Ford Escort
Cosworth. Año 93, gris
met., extras, pocos Km.
Garantizado Oportunidad
única. Teléfono:
565 20 00.**

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

**YAMOVIL Rover 220
Coupe Turbo 200 CV.
Año 93, blanco, F/E.
Precio: 2.950.000 ptas.
Garantizado. Teléfono:
565 20 00.**

**YAMOVIL Opel Cali-
bra 2.0I 16V. Año 92, ro-
jo, F/E. Garantizado.
Precio: 2.350.000 ptas.
Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Audi 80 2.6
E V6. Año 92, azul
metalizado, F/E. Garantiza-
do. Precio: 2.450.000
ptas. Tel: 565 20 00.**

**PEUGEOT Hachuel
Concesionario. Tene-
mos la mejor oferta. Ne-
cesitamos comprar usa-
dos, a cambio, mejor
tasación. Se sorprende-
rá. Pº Delicias, 101. Tel:
468 50 05.**

**MERCEDES 260E.
Gris, año 91, ABS, lla-
ntas aleación, radiocase-
te. Precio: 3.290.000
ptas. Tel: 468 46 08.**

**FORD Mondeo 2.0I
16V. Blanco, A/A, ABS,
radio-casete, 7.000 Km.
Julián. Tel: 908 60 58.**

**ANTES de comprar su
automóvil, llámeme, sal-
drá ganando. Fernando.
Tel: 908 72 64 57.**

**MERCEDES 300E
24V. Año 90, negro
met., ABS, A/A, lla-
ntas, doble airbag y otros.
Precio: 3.750.000 ptas.
Tel: 468 46 08.**

**BMW 525 TDS. Año
92, gris plata, lla-
ntas, elevalunas, Aire acondi-
cionado. ABS. Precio:
3.650.000 ptas. Julián.
Tel: 908 60 58 82.**

**FORD Escort 1.6i Ca-
briolet. Año 91, blanco,
capota eléctrica, 4 ele-
valunas eléctricos, po-
cos kilómetros. Julián.
Tel: 908 60 58 82.**

**VOLVO 480 Turbo.
Año 90, A/A, F/E, rojo.
Precio: 1.690.000 ptas.
Tel: 468 46 08.**

**FURGON C25 gran vo-
lumen. Año 92. Precio:
1.690.000 ptas. Eduar-
do. Tel: 552 44 07.**

**BMW 325i Cabriolet.
Cuero, E/E, lla-
ntas, azul
oscuro metalizado. Ga-
rantía. Año 87. Precio:
2.090.000 ptas. Julián.
Tel: 908 60 58 82.**

**ARGÜELLES Alfa Ro-
meo 164 Turbo. Año 92,
38.000 Km. Mes: 57.000
ptas. Tel: 544 35 24.**

**ARGÜELLES BMW
325 I. Año 87, A/A,
asientos Recaro, sus-
pensión, muy equipado.
Mes: 37.000 ptas. Tel:
549 64 71.**

**ARGÜELLES Opel
Frontera 2.0 Sport. Año
93, burdeos. 30.000
Km. Mes: 57.000 ptas.
Tel: 549 64 71.**

**ARGÜELLES Peugeot
405 SRI Año 91, antraci-
ta, 50.000 Km. Mes:
34.000 ptas. Teléfono:
544 35 24.**

**ARGÜELLES Ford
Mondeo V6 2.5 24V. Un
mes de uso. Mes: 77.000
ptas. Tel: 544 35 24.**

**ARGÜELLES Merce-
des 300E 24V. Año 90,
sport line, antracita,
44.000Km. Mes: 99.000
ptas. Tel: 549 64 71.**

**ARGÜELLES Saab
9000 2.3 turbo CD. Año
92. Mes: 75.000 ptas
Tel: 549 64 71.**

**ARGÜELLES Rolls
Royce Silver Spirit II.
Gris met., 40.000 Km,
año 85, cuero crema, a
matricular. Mes: 220.000
ptas. Tel: 549 64 71.**

**ARGÜELLES Saab
9000 2.3 turbo CD. Año
92. Mes: 75.000 ptas
Tel: 549 64 71.**

**ESCARABAJO negro,
original, precioso. Mes:
27.928 ptas. Sin entra-
da. Tel: 605 49 68.**

**EXUP 1000 Rainey
Forcella Ohlins Lla-
ntas tecnomagnesio. fibers-
port menani. Precio:
2.500.000 ptas. Cojo
moto o coche como par-
te de pago total o par-
cial. Tel: 605 49 68**

**BX GTI 16V. ABS.
Lla-
ntas, 150 CV. Mes:
27.280 ptas. Sin entra-
da. Tel: 605 49 68.**

**CITROËN 11 ligero.
Año 53, negro. Precio:
2.100.000 ptas. Cojo
coche o moto como par-
te de pago o cambio.
Tel: 605 49 68.**

**ARGÜELLES Mitsui-
bishi Montero TDI GLS
STD. Año 93. 40.000
Km. Mes: 82.000 ptas.
Tel: 544 35 24.**

**ARGÜELLES Nissan
Patrol Top Line 6C TD. Ai-
re acondicionado. 50.000
Km. Mes: 53.000 ptas.
Tel: 549 57 88.**

**ARGÜELLES BMW
525 I, 24 V. Año 91, gris
met. F/E. Mes: 75.000
ptas. Tel: 549 57 88.**

**ARGÜELLES BMW
325 Coupé. Año 92 y 94,
25.000 Km Mes: 78.000
ptas. Tel: 544 35 24.**

**ARGÜELLES Opel
Frontera 2.0 Sport. Año
93, burdeos. 30.000
Km. Mes: 57.000 ptas.
Tel: 549 64 71.**

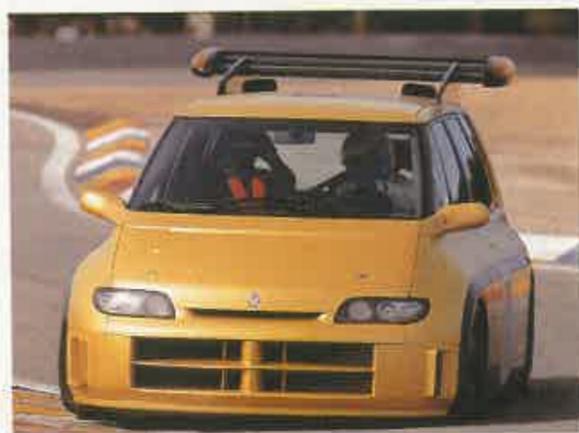
El sueño se ha hecho realidad en el circuito del Paul Ricard. Por primera vez el Renault Espace F1 ha rodado y ha demostrado las escalofriantes prestaciones que arrojan el inverosímil proyecto de la marca francesa: un monovolumen con motor de Fórmula 1.



En familia a 300 km/h

RENAULT ESPACE FORMULA 1

El aspecto del Espace F1 es imponente y desconcertante.



Gerard Ducarouge, máximo responsable técnico del proyecto, posa junto a Eric Bernard y al Espace F1 al finalizar las pruebas en el circuito Paul Ricard.

EN los museos de las marcas de todo el mundo descansan infinidad de proyectos que un día parecían destinados a demostrar la exaltación de la máxima ambición. Y por castigo a tanto futurismo, descansan en el recuerdo que se diluye en el tiempo. A este fin parecía estar destinado el Renault Espace F1; un monovolumen con el motor Renault RS5-V10 de Fórmula 1, que se había presentado en el Salón de París de octubre como un hito tecnológico que reafirmaba su liderazgo en la F1. Por el momento, el Espace F1 tenía fin en sí mismo, y se especulaba que pudie-



La imagen refleja la ambición del proyecto: ensamblar el motor RS5 de Fórmula 1 en un Espace. El parecido es mera coincidencia.

se convertirse en el Pace Car de los Grandes Premios. A pesar de eso, nadie se imaginaba que ese monovolumen diabólico se hiciera realidad. Por el contrario, una vez desaparecido del Gran Circo el equipo Larrousse, se encargó a Gerard Ducarouge —ex director técnico de Lotus, Ligier y de Larrousse— desarrollar el Espace F1 para hacer realidad el propósito de Matra, Renault y Williams. Incluso,

se involucró a Alain Prost en el proyecto como asesor y probador.

Como es de suponer, del Espace de calle sólo ha quedado el nombre y un lejano recuerdo de su forma original, ya que ensamblar en un monovolumen el motor Renault RS5 de 3,5 litros de cilindrada con más de 700 caballos y todo el conjunto del cambio semiautomático con su diferencial y las suspensiones «push rod», implica



Muchos son los problemas técnicos que implica la adaptación de un motor de alta competición en un monovolumen.

un cambio radical en la estructura, que pasa a tener el motor central y la imperiosa necesidad de un centro de gravedad muy bajo para soportar las prestaciones que conlleva una considerable fuerza G a su paso por curva.

Al final, tantas incógnitas se convirtieron en realidad la pasada semana en el circuito del Paul Ricard, lugar en el que Ducarouge dirigió los primeros pasos del Espace F1 pilotado por Eric Bernard. El ensayo duró todo un día, a lo largo del cual, el primer Espace F1, dotado de infinidad de sensores para determinar el máximo número de datos, demostró estar en la mejor vía de desarrollo. En algunas lecturas, se pudo comprobar que la velocidad punta es superior a los 300 km/h, y el paso por una curva rápida como Signes es de 2 G, cuando el coche deportivo más rápido del mercado no supera el factor de 1 G.

Según Bernard, la sensación es lo más parecido a estar en un Mirage 2000 en pleno despegue; al frenar, la diferencia respecto a un monopla frente a una curva a negociar en segunda es de un incremento de sólo diez metros. Con un monopla se empieza a frenar a 100 metros del viraje, y con el Espace a 110 metros.

En relación a los superdeportivos del mercado, Bernard aseguró que el Espace F1 es infinitamente superior. De hecho, es un monopla disfrazado con una carrocería en fibra de carbono cuyo peso es inferior a cien kilos y toda la estructura del chasis está hecha en materiales compósitos; éstos modulan un bloque monolítico en el que está incorporado el propulsor, que no está sometido a factores torsionales, mientras que las suspensiones están ancladas al chasis al más puro estilo de F-1. Uno de los principales problemas es el aislamiento térmico del habitáculo, debido a la gran temperatura que genera el propulsor, y la insonorización que plantea problemas más que serios.

El definitivo Espace F1 se presentará en el próximo Salón de París y un reducido grupo de periodistas podrán vivir las sensaciones escalofriantes del Espace «demoníaco» a final del verano; y es de suponer que su comercialización no se contemple, o cabe la posibilidad de una serie muy limitada, asignada con rigor. ●

GIGI CORBETTA
FOTOS: FERY PRESS



Montmeló se vistió de corto

SE ha estrenado la remodelación del Circuito de Cataluña, que ha consistido en la supresión de la chicane Nissan, la construcción de dos ramales de conexión para tener dos trazados y el desplazamiento de las tribunas, con el fin de ampliar la salida en el inicio de la recta de meta. La presentación fue apadrinada por Luis Pérez-Sala y Emilio Alzamora, que pilotaron un Nissan Primera y una Honda RS 125, respectivamente. Ambos elogiaron la nueva variante «nacional», de 3.067 metros de longitud, que será la más utilizada,

destacando que la nueva curva de después de boxes, de radio largo y frenada en el vértice, será muy excitante, del mismo modo que la entrada al «estadio» también gana espectacularidad al haberse suprimido la chicane.

Para llevar a cabo las obras ha sido preciso mover 55.000 metros cúbicos de tierra y, para mejorar la imagen, se han plantado nada menos que 3.200 árboles y 57.510 metros cuadrados de césped. El importe total de las obras ha ascendido a cerca de 200 millones de pesetas.

La ruta de Genghis Khan

RENE Metge ha dado a conocer las etapas del Rally París-Pekín, que transcurrirá del 4 al 26 de agosto y tendrá un recorrido de 10.000 kilómetros. En esta edición se seguirá la ruta de Miguel Strogoff, el héroe de Julio Verne, y parte de la que, a la inversa, realizó Genkis Khan. Son 16 días de carrera, una jornada de reposo y 8 días en Rusia, 6 en Mongolia y 3 en China, siendo la etapa más larga de 860 kiló-

metros y la especial también más larga, de 590 kilómetros. Entre los probables inscritos están Tambay, Rigal, Béguin y Schlessler. Así mismo, varios equipos oficiales han mostrado deseos de tomar parte, entre ellos los camiones Kamaz, Tatra, Nissan Dessoudre y Toyota Francia. Entre los españoles hay varios pilotos de primera fila interesados, aunque por el momento dependen de sus patrocinadores.



PADDOCK

MALASIA TAMBIEN QUIERE LA F-1

Malasia tendrá Fórmula 1 en 1998. Hasta entonces se realizará un nuevo circuito, ya que el de Shah Alam, donde tiene lugar la carrera del Mundial de Motos, se ha quedado demasiado viejo y remodelarlo costaría tanto como construir un nuevo. El nuevo circuito tendrá seis kilómetros de largo y estará situado en la isla de Langkawi, una región en expansión, que se quiere potenciar turísticamente.



SE PUEDE LLEGAR AL PLANTE

La nueva reglamentación, que impide usar más de una moto a los participantes en el Mundial de 250 y 125 cc, ha levantado las protestas de los pilotos que ven limitadas sus posibilidades con esta normativa. De momento el ambiente está muy movido y, si no se cambia la reglamentación, podría producirse un plante de pilotos en alguno de los próximos Grandes Premios.

SERVIA CON MACMOTER

Salvador Serviá ha tomado la salida en el Rallye de Túnez con un Macmoter M340, un prototipo construido en Italia con mecánica procedente del Mercedes GE 500, y copilotado por Giorgio Albiero. Después de Túnez, el programa puede ampliarse al Atlas y las Bajas Portugal, España e Italia.

PADDOCK

OTRO ALFA AL CET

El equipo de José Ruiz Thiery está ultimando los detalles para estar presente en la próxima carrera del Campeonato de España de Turismos. De poder completar el programa, Iñaki Goiburu sería el piloto que conduciría el Alfa del equipo.



NURBURGRING RECUPERA LOS TURISMOS

Los días 16 y 18 de junio tendrán lugar en Nurburgring las 24 Horas de Superturismos, carrera internacional que habitualmente se celebraba en Spa. Se pretende que las 24 Horas tengan una participación masiva y algunas marcas como Ford, Volvo, Nissan, Saab y BMW ya han anunciado su intención de estar presentes. También pilotos como Schumacher han mostrado interés en participar y es probable que un Mondeo de tracción a las cuatro ruedas sea pilotado por Frentzen, Patrese y Boutsen.

FONTAN CON FINA

La firma de lubricantes Fina ha cerrado un acuerdo con José María Pérez Fontán para formalizar un proyecto de patrocinio durante dos temporadas, ésta primera en el Campeonato Nacional de Fórmula Renault para dar el salto el próximo año al certamen europeo. Fina amplía así su apoyo a la competición a la que está ligada desde hace años.

ENTREVISTA CON ANTONIO ALBACETE

La primera cita del Campeonato de España de Turismos tuvo un protagonista indiscutible: Antonio Albacete, que logró con todo merecimiento ano-tarse las dos primeras victorias del año con el BMW del equipo T-Mart.

—¿Contábase con este doble triunfo en la primera carrera?

—La verdad es que no lo esperábamos. Teniendo en cuenta los montajes y presupuestos de los equipos oficiales, la doble victoria nos sorprendió porque, aunque nuestro coche está muy bien y BMW nos proporciona el mejor material, los demás son mucho más fuertes.

—¿Cuándo viste que podías ganar?

—Durante el viernes nos dimos cuenta que podíamos estar con ellos. Los entrenamientos oficiales fueron bien pero en la super pole, por culpa del aire, no me salió una buena vuelta y me vi relegado a la sexta plaza de la parrilla. En carrera el coche funcionaba muy bien y decidí que tenía que arriesgarme e ir a por todas.

—¿Cómo crees que será el resto del campeonato?

—Después de lo que pasó en Jerez mis rivales van a espabilar mucho, pues no se pueden permitir el lujo de que nos escapemos en la clasificación. Nosotros no nos quedaremos atrás pero somos conscientes de que nos lo va a poner muy difícil.

—¿Está ya el BMW a tope?

—Todavía podemos evolucionar mucho más en cuanto a reglajes se refiere, porque he rodado muy poco con el coche y por eso hemos trabajado poco sobre este tema. Además contamos con el apoyo de BMW, que nos pasará todas sus mejoras y espero que tras

estas dos victorias nos ayuden aún más el resto del año.

—¿Qué opinas de los cambios que se han hecho en el Campeonato?

—Pienso que son interesantes, sobre todo lo de las dos carreras, que aumentará el espectáculo porque serán más cerradas. Para el público será mejor aunque para nosotros supone el doble de tensión. Respecto a la Super Pole, opino que si ocurre como en Jerez —que el público no se enteró y además no se retransmite por televisión— no tiene sentido jugarle la posición en la parrilla a una vuelta tras haber realizado los entrenamientos oficiales.

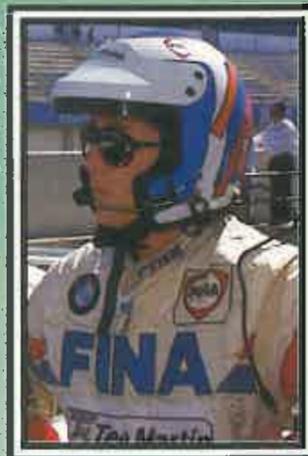
—¿Quiénes serán tus rivales más importantes?

—Todos los oficiales. No desparto a nadie y aunque los Ford se quedaron descolgados en Jerez, sé que a partir de la próxima carrera estarán ahí. Será un campeonato muy reñido porque hay un alto nivel de pilotos y máquinas. Cualquiera puede ganar.

—¿Qué supone estar en un equipo privado y luchar contra los oficiales después de haber estado al otro lado la temporada pasada?

—Cuando estás en un equipo oficial estás más arropado, pero también son demasiadas las personas que intervienen en cada decisión, por lo que los cambios son lentos frente a la rapidez que hay en un equipo privado. Ahora lo tengo todo para mí y la comunicación entre todos es directa y más rápida. Además es un orgullo estar luchando contra las marcas que invierten mucho más dinero y medios que nosotros. En mi actual equipo, tanto Teo Martín como yo, no perdemos la esperanza de, si seguimos juntos, llegar a ser oficiales algún día.

M^a Jesús Benoit



Toyota y Castrol, el escalón que faltaba

EL esfuerzo de Castrol y Toyota ha hecho posible la creación de un nuevo campeonato, el escalón que faltaba para cubrir el hueco entre los kart y la Fórmula Renault. La nueva Fórmula Castrol recupera los viejos chasis de la Fórmula Fiat, a los que habrá que incorporar un kit de transformación, que incluye carrocería y el motor del Toyota Starlet de 1.300 centímetros cúbicos. Este kit deberá ser instalado por Meycom, medida impuesta por la Federación para asegurar el buen estado de todos los elementos del coche. Si ya se dispone del fórmula, el coche listo para correr saldrá por un millón de pesetas, 600.000 pesetas más si también hay que comprar el chasis.

La dotación económica del campeonato es muy sustanciosa, ya que a una prima de salida de 65.000 pesetas y una bonificación de 600.000 para la compra del kit hay que añadir los premios por carrera, que van desde las 360.000 pesetas que recibirá el prime-



ro hasta las 40.000 del vigésimo clasificado. Además, estos premios son acumulables con los junior —pilotos que tengan 19 años el 31 de diciembre del 95— para los que se establece una clasificación especial con dotación para los siete primeros, que van desde las 80.000 a las 10.000 pesetas. El vencedor final ganará un Carina 1.600, el segundo recibirá un millón de pesetas, 500.000 el tercero, 300.000 el cuarto y 200.000 el quinto. El campeonato tendrá seis carreras y, aunque el calendario no está totalmente ultimado, la idea es que se inicie el 2 o el 16 de julio.

PADDOCK

PARA LOS SEGUIDORES DE BERGER

Al igual que otras grandes estrellas, los pilotos de Fórmula 1 también tienen sus fans incondicionales, y Gerhard Berger es uno de ellos. Los seguidores del piloto de Ferrari tienen a su disposición un club con el que pueden contactar enviando sus cartas a: Club Gerhard Berger, PO Box 52; St. Neots, Huntingdon, Cambridgeshire. PE 19 4NY.



VEN AL GRAN PREMIO DE JEREZ CON

Fortuna
Quality Choice

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



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

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

PADDOCK

LA TIERRA EN MURCIA

La primera carrera del año del Campeonato de España de Rallyes de Tierra será en Murcia. La zona no se conoce, pero con toda seguridad no será en ninguna de las utilizadas hasta ahora;

es decir, los alrededores de la capital, Lorca y La Manga quedan descartados.

A los Escort, que este año en principio serán los coches a batir, se unirán los pequeños y competitivos Ibiza -hay 30 inscritos en la Copa- y los no menos efectivos Citroën, marca que ya tiene una veintena de inscritos. A esta copa monarca, en dos pruebas este año, se unirán los Fiat Cinquecento.

COURAGE A POR EL TRIUNFO

Las 24 Horas de Le Mans tienen un significado especial para Courage que tratará en esta edición de hacerse con la victoria. El constructor alineará dos C 41, una barqueta totalmente nueva propulsada por un motor Chevrolet V8 de 560 caballos de potencia, que además de Le Mans también en el futuro correrá el campeonato IMSA.

NO HUBO F-3 EN JAPON

La segunda carrera del Campeonato Japonés de F-3, que debía celebrarse en Fuji, fue anulada por la lluvia. La prueba se disputará en otra fecha, manteniendo la misma parrilla en la que Pedro Martínez de la Rosa logró el tercer puesto.



Tenerife: segunda victoria de Puras

LA segunda prueba del Campeonato de España de Rallyes tuvo lugar en tierras tinerfeñas y de nuevo Jesús Puras impuso su Citroën ZX. Lo cierto es que el santanderino contaba con una oposición más reducida que en el anterior rallye, ya que tan sólo Borja Moratal (Peugeot 306 S16) había aceptado el reto de correr en Tenerife 15 días después de Las Palmas, con el handicap de tener que solucionar el problema de la caja de cambios, dañada en la primera carrera.

Los Grupos N de Capdevila y Mesa, ambos Ford Escort, eran los únicos que podían inquietar a los F2 oficiales de Citroën y Peugeot; dejando al margen la majadería de permitir correr a los Turbo 4x4 del Campeonato canario, que restaban protagonismo a los verdaderos participantes.

Ya en Las Palmas se había puesto de manifiesto que el Peugeot estaba en condiciones de plantar cara al que parece binomio dominador de esta temporada: Puras-ZX. Para el segundo round, Moratal había logrado ruedas más adecuadas y se dispuso, desde el primer instante, a plantar cara a Puras. Pero un fallo en un cable de bobina le hizo perder

segundos en los tres primeros tramos, con un motor que marchaba en tres cilindros intermitentemente. Cuando por fin se localizó el problema y se subsanó, la diferencia era muy grande y, pese a que Moratal marcó tres *scratch*, no pudo reducir la ventaja so-



Borja fue segundo con el Peugeot 306.

bre un Puras que rodó con cierta tranquilidad. Tras ellos, Mesa se impuso a un retornado Capdevila, algo fuera de forma tras dos años sin correr en asfalto y con una montura claramente inferior a la de su rival.

CLASIFICACIONES

GENERAL

1º Puras-Romaní (Citroën ZX Gti), en 1.46.26 2º Moratal-Rodríguez (Peugeot 306 GTI), a 56". 3º Mesa-Pérez (Ford Escort Cosworth), 1º Grupo N, a 3'54". 4º Capdevila-García (Ford Escort Cosworth), 2º Grupo N, a 4'17". 5º Cruz-Eguren (Subaru Impreza), 3º grupo N, a 5'48". 6º Javier Azcona-Vittorini (Renault Clio), 4º Grupo N.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º Jesús Puras (Citroën), 416 puntos. 2º Javier Azcona (Renault), 234 puntos. 3º Juan Luis Cruz (Subaru), 194 puntos. 4º Oriol Gómez (Renault), 175 puntos. 5º Jaime Azcona (Peugeot), 168 puntos.

Capdevilla regresó a los rallyes en su tierra.



Un gran complejo de pistas dedicado al motor

EN los terrenos del antiguo circuito de autocross de Sils, situados en el kilómetro 700 de la N-II, Multipistas va a construir un complejo dedicado a diversas facetas del motor, que será el más importante que existirá en Europa. Habrá una pista polivalente de 1.300 metros de longitud por 10 de ancho para albergar carreras que podrá desdoblarse en dos variantes independientes de 700 y 600 metros y tendrá torre de control y boxes. Junto a ella habrá pistas para minimotos, radio control, educación vial, supercross e incluso está prevista la construcción

de un canal de agua para motos acuáticas. Para completar la oferta se incluirán diversos deportes de aventura como pueden ser «puenting», escalada, combate con láser o mountain-bike. La inversión es de 250 millones de pesetas y en junio estará lista la primera fase, que comprenderá los circuitos y la mayor parte de las construcciones. El terreno permitirá futuras ampliaciones, por lo que no se descarta que dentro de unos años haya un circuito permanente en una provincia de tan fuerte afición a los deportes del motor como es la de Girona.



VALBREM DESIGN 94 I 14" 15" 16" ROAD WHEELS MADE IN ITALY

AUTO IMAGEN DESIGN 93 I 13" 14" 15" 91-636 15 23

Por los Montes a buen ritmo

MANUEL Plaza, en coches, y José Luis Steuri, en motos, fueron los ganadores de la décimoprimer edición de los Montes de Cuenca, en la que tomaron la salida 58 equipos. Tras una prólogo en la que se impusieron el castellanense Carnicer en motos y el francés Lansac en coches, la larga etapa por la Alcarria conquense ponía a prueba la resistencia de todos los equipos.

Sorprendentemente, las motos reventaron los promedios previstos, rodando a un ritmo vertiginoso. Steuri, como es habitual en el bicampeón de España cuando sale desde atrás, controló la carrera con su nueva Honda XR600 hasta entrar vencedor en la

meta. Segundo, tras cuatro años inactivo, se colocó Ligué -KTM 250- y tercero fue «Luisake» que, con la Honda XR 600, logró preceder a Sotelo, protagonista con la Honda CR 250 de una gran remontada después de estar parado diez minutos nada más tomar la salida.

En coches también hubo batalla hasta el final. Plaza y Mellado logran imponer el Suzuki Vitara del conquense al Range Rover de Iñigo Osset y Escrivá, mientras que los franceses Polehajo y Becart -Mitsubishi- eran terceros, posición que les permite aumentar su ventaja como líderes de la Eurochallenge en T2, y el Defender de Barbajallo y Paez quedaba cuarto.

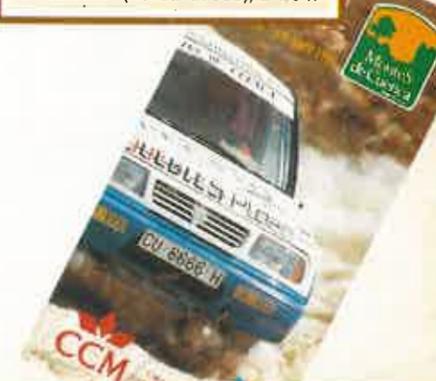
CLASIFICACIONES

COCHES

1º Plaza-Mellado (Suzuki Vitara), 6h 38min. 47seg. 2º Osset-Escrivá (Range Rover), a 1.23. 3º Polehajo-Becart (Mitsubishi Pajero), a 10.28.

MOTOS

1º Steuri (Honda XR 600), 6h 6min. 50seg. 2º Ligué (KTM 250), a 1.21. 3º «Luisake» (Honda XR 600), a 4.04.



PADDOCK

EGOZKUE GANO EN ARRATE

Pancho Egozkue, con Osella-BMW, ha sido el ganador de la Subida a Arrate, en la que Altor Zabaleta fue segundo. En los entrenamientos Andrés Vilarño, que estrenaba un nuevo motor BMW en su barqueta Norma, se salió en una curva y arrolló a tres espectadores, dos de ellos con heridas leves y el tercero más grave. El piloto, que también fue hospitalizado, no tuvo lesiones de importancia.

COLOMER SEGUNDO

Marc Colomer fue segundo, por detrás de Tommi Ahvala, en la primera prueba de la Copa del Mundo de Trial, mientras que Jordi Tarrés era tercero. Por su parte, Esteve y Puigdemont se hacían con las victorias de 125 cc. en las dos pruebas puntuables para el Campeonato de Europa de Enduro.

VICTORIA DE AL UNSER JR

En el Gran Premio de Long Beach, puntuable para la Fórmula Indy, Al Unser Jr. logró la victoria para el Penske-Mercedes mientras que Michael Andretti, que había marcado el mejor tiempo en entrenamientos, perdía el triunfo al salirse con el Lola-Ford. Los Lola-Ford de Pruett y Cheever se hacían con la segunda y tercera posición mientras que Fabi Reynard-Ford ocupaba la cuarta plaza.

UN EQUIPO MUY PECULIAR

Es la primera vez que escribo para Motor 16. Me hace mucha ilusión, ya que además es para contaros mi experiencia en una carrera. Espero que os guste mi relato.

El domingo 9 de abril se celebró en el Circuito del Jarama la cuarta prueba puntuable para el Campeonato de Resistencia GT. Fue una carrera de cuatro horas de duración, en la que no tenía intención de participar. Cinco días antes de la carrera recibí una llamada del equipo alemán RS Technik, con el que corrí en Jerez la primera prueba de este mismo campeonato, invitándome a correr.

El coche era un Porsche GT2 de unos 500 caballos. Mis compañeros de equipo, dos italianos: Capra, de 74 años, que lleva ininterrumpidamente 40 años corriendo y es el propietario del coche y Sangiulo, un piloto de resistencia. Parece increíble verdad, pues me lancé a la aventura y dije que sí.

No pudimos rodar mucho en entrenamientos libres. Salimos a los oficiales con neumáticos usados, ya que el objetivo del equipo era terminar la carrera. Mi tiempo fue el más rápido y nos clasificamos en cuarta posición de nuestra categoría. La primera parte de la carrera la hizo Sangiulo que fue muy regular, aunque hizo un turno algo lento; luego salió Capra que perdía bastantes segundos por vuelta, aunque hay que decir que es un verdadero «Gentleman Driver» y, según mi opinión, tiene un mérito enorme, además de mucho valor. En el cambio de pilotos

perdimos cuatro vueltas y muchos puestos.

Una hora más tarde, Capra me cedió el volante en una posición muy retrasada y estuve en carrera aproximadamente una hora y 45 minutos. Conseguí remontar hasta la séptima posición de nuestra categoría y a falta de un cuarto de hora de carrera tuve que parar en boxes a repostar gasolina. Quiso conducir Sangiulo otra vez, con lo cual terminó en la posición en que yo lo había dejado.

Ha sido un fin de semana cargado de nuevas experiencias en el que creo haber aprendido mucho. Era la primera vez en Europa que me invitaban a correr en un equipo como piloto profesional. Nunca había hecho equipo con un piloto de 74 años con tantas experiencias vividas. Tuve que hacer un trabajo bien hecho sabiendo de antemano que no teníamos ninguna posibilidad de quedar bien clasificados.

Lo más importante es que lo he pasado muy bien, y ha sido una experiencia muy positiva. Un detalle curioso es que en nuestro equipo estaba yo, que era el piloto más joven de los 86 que participaban, y también teníamos el mayor de todos, que era Capra. De ahí lo insólito del equipo.

Espero poder estar con vosotros de nuevo muy pronto y con buenas noticias.



BALBA CAMINO

B. Camino

Una española al Camel Trophy

LA catalana Belén Sanchez y el también catalán Lluís Moret han sido los seleccionados para formar el equipo peninsular en la próxima edición del Camel Trophy que recorrerá el Mundo Maya. Por segunda vez la selección final de los equipos se celebraba en Turquía, en las cercanías de Estambul, donde 80 candidatos de 20 nacio-

nes diferentes este año tomarán parte por primera vez Israel, Hungría y la República Checa- lucharon para lograr una de las ansiadas plazas para representar a su país. Una organización impecable y un selectivo sistema de pruebas, tanto físicas como de conducción, permitieron analizar a los candidatos para elegir a los mejores.

PARA el calendario 95, la FIA ha simplificado el reglamento de las carreras de camiones. Ante los diez grandes premios de la temporada, iniciada en Albacete y que finalizará en el Jarama en octubre, los equipos europeos ven reducidas las categorías a dos: Supercamiones y Camiones. Los primeros podrán cargar hasta 12 litros, pesar un mínimo de cinco toneladas, dis-

tribuir el peso de forma libre, disponer de caja de cambio automática y montar discos de freno. Los camiones, a su vez, podrán incorporar turbocompresores con un diámetro máximo de 65 milímetros, pesar un mínimo de seis toneladas, cargar sobre el eje delantero 3.800 kilos como mínimo, teniendo prohibidas las cajas automáticas y los discos

de freno. Para ambas categorías se prohíben los sistemas de frenado ABS y los de control antipatinamiento ASR. Además, serán penalizados quienes sobrepasen los 160 kilómetros por hora, así como las emisiones de humo negro.

Ante el inicio de la temporada de Supercamiones, existen para



G.P. CAMION DE ALBACETE

DIA DE ESTRENO

Con el Gran Premio de Albacete comenzaba la temporada de la Copa Europea de Carreras de Camiones. Asimismo se estrenaban nuevo reglamento y mecánicas potenciadas. Sin embargo, al final no hubo sorpresas en las clasificaciones de las diferentes categorías.



Una mala salida obligó a Manuel Santos a luchar duramente por la séptima posición.

esta carrera fuertes expectativas ante el potenciamiento de los equipos MAN y Sisu, que anhelan acabar con el dominio de los imbatibles Mercedes. Manuel Santos, el representante español más competitivo en esta especialidad, estrenaba para la ocasión un MAN 18423 FRT gama L2000, preparado en Alemania y con 1.150 caballos para plantar cara a los Mercedes de Steve Parrish, Slim Borgudd, Marcus Oestreich y el debutante Ludovic Faure, un piloto puntero multidisciplinar que proviene de la Fórmula 3 y los Sport Prototipos.

Sisu también ha trabajado este invierno y los camiones finlandeses de Harri Luostarinen y Minna Kuoppala presentaban numerosas novedades. El motor Cummins dispone de un nuevo cigüeñal más robusto para aguantar los 200 caballos de más respecto a los del año pasado. La caja de cambios es ahora una Allison automática de cinco velocidades y la suspensión trasera ha sido mejorada. Pero, como se vio en Albacete, para batir a los Mercedes tanto los MAN como los Sisu, Liaz, Zil y Renault tendrán que emplearse a fondo.

Las carreras se iniciaron el domingo con la Superfinal de la Copa Citroën AX. Martín Egaña no dio opción desde los primeros metros de



Ovebrink ganó en clase de camiones. Un concurso de decorados y una exhibición de la Patrulla Acrobática paracaidista amenizó la jornada.



carrera y realizó un recorrido a lo campeón, dominando con su liderazgo al nutrido grupo de participantes y anotándose la vuelta rápida. Ya el sábado había impuesto tres segundos de diferencia respecto al segundo clasificado en la final y se consolidó claramente como el hombre a batir en el campeonato. Este dominio de Egaña no implicó que la carrera fuera aburrida, resultó quizás la más emocionante del día, con un grupo de cabeza muy reñido y un pelotón que se batió sin concesiones. Angel Romero y Luis Recuenco protagonizaron un bonito duelo por la segunda plaza, sobre todo cuando Recuenco inició un fuerte ataque sobre su rival a siete vueltas del final, aunque sin poder alcanzarle. Otro tanto ocurrió con Castellanos y Elizburu, que se vería superado por el primero de forma espectacular a cuatro vueltas del banderazo final.

La emoción de los pequeños AX no se contagió a la Superfinal de la ZX. Resultó una carrera bastante más relajada, en la que Jon Casais se impondría pese a los esporádicos ataques de Iñaki Goibururu que, al final, quedaría relegado por Casais a más de seis segundos junto con Pablo Irizar. En cuarta posición entraría Eduardo de Aysa, que realizó una gran carrera remontando hasta

dicha plaza y conservando el récord del circuito.

Cuando los gigantes entraron en acción en sus respectivas finales, se revivió lo ocurrido en las mangas clasificatorias del sábado. En la categoría de Camiones, se registró una buena participación española compuesta por Fernando López, Antonio Conejero, Angel García y Manuel Mayoque, quienes poco pudieron hacer con sus mecánicas privadas contra los poderosos Volvo del vikingo Boije Ovebrink, Sisu de

cabezas tractoras parecían pequeños deportivos en manos de Steve Parrish y Fritz Kreutzpointner, al percutir en repetidas ocasiones el frontal del MAN contra la trasera del Mercedes de Parrish. El tratamiento de choque acabó con el MAN fuera de carrera, dejando vía libre para que Slim Borgudd se hiciera con la segunda plaza. Estos dos Mercedes, junto con el de Markus Oestreich, hubiesen propiciado un podio completo para la marca si no llega a ser por el pundonor de Noel Crozier, que supo



Martin Koloc, MAN de Christophe Joulie o Liaz de Stan Matejovski, que copiarían por este orden los primeros puestos. Lo mejor, sin lugar a dudas, fue la remontada al límite de Joulie, que sólo se vio frenado *in extremis* por Koloc.

La carrera de la copa de Supercamiones transcurrió como si de la Copa AX se tratara en cuanto a acosos, toques entre los camiones y salidas de pista. Las impresionantes

colar su MAN en tercera plaza tras un carrerón. Manuel Santos tuvo la contrariedad de salir en una posición retrasada, sin poder remontar de la novena posición, pese a una encarnizada lucha que lo mantuvo entre la pelirroja camionera finlandesa Minna Kuoppala y el durísimo acoso de Ludovic Faure.

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ



CLASIFICACIONES

CAMIONES

1º Boije Ovebrink (Volvo), 30 minutos, 39 segundos; 2º Martin Koloc (Sisu), a 2 s; 3º Christophe Joulie (MAN), a 5 s; 4º Stan Matejovski (Liaz), a 10 s; 5º Tim Baddley (Volvo White) a 1 m 40 s.

SUPERCAMIONES

1º Steve Parrish (Mercedes Benz), 28 minutos, 23 segundos; 2º Slim Borgudd (Mercedes Benz), a 3 s; 3º Noel Crozier (MAN), a 1 s; 4º Markus Oestreich (Mercedes Benz), a 10 s; 5º Harry Luostarinen (Sisu) a 27 s.

COPA CITROEN AX

1º Martín Egaña 26 minutos, 44 segundos; 2º Angel Romero a 3 s; 3º Luis J. Recuenco, a 5 s; 4º P. Castellanos a 8 s; 5º Pedro Elizburu 11 s.

COPA CITROEN ZX

1º Jon Casais 28 minutos, 21 segundos; 2º Iñaki Goibururu a 6 s; 3º Pablo Irizar, a 7 s; 4º Eduardo de Aysa a 10 s; 5º Javier Mora a 11 s.

64.300

defectos en el sistema de dirección, fueron detectados el pasado año en los vehículos que acudieron a la Inspección Técnica.



Comunidad de Madrid
Consejería de Economía
Dirección General de Industria,
Energía y Minas

Gracias a los conductores que acuden a la ITV por contribuir a mejorar la seguridad en nuestras carreteras.



INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

DESDE EL 4º AÑO DE ANTIGÜEDAD DE SU VEHÍCULO ACUDA A LA ITV PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMÁS

Como ya hicieran en Jerez y Paul Ricard, la pareja Bellm-Sala ha repetido victoria en las 4 Horas del Jarama, cuarta prueba del certamen de resistencia GT. Nielsen-Bscher, también con McLaren, se clasificaron justo a continuación.

Las carreras de resistencia se animan. Lo que en principio parecía un campeonato un tanto descafeinado, se está convirtiendo en todo lo contrario. Con el reciente sistema de puntuación, el Porsche del equipo Larbre encabeza la clasificación después de cuatro pruebas, seguido a sólo un punto por el McLaren vencedor del Jarama. Además, el coche alemán no ha ga-

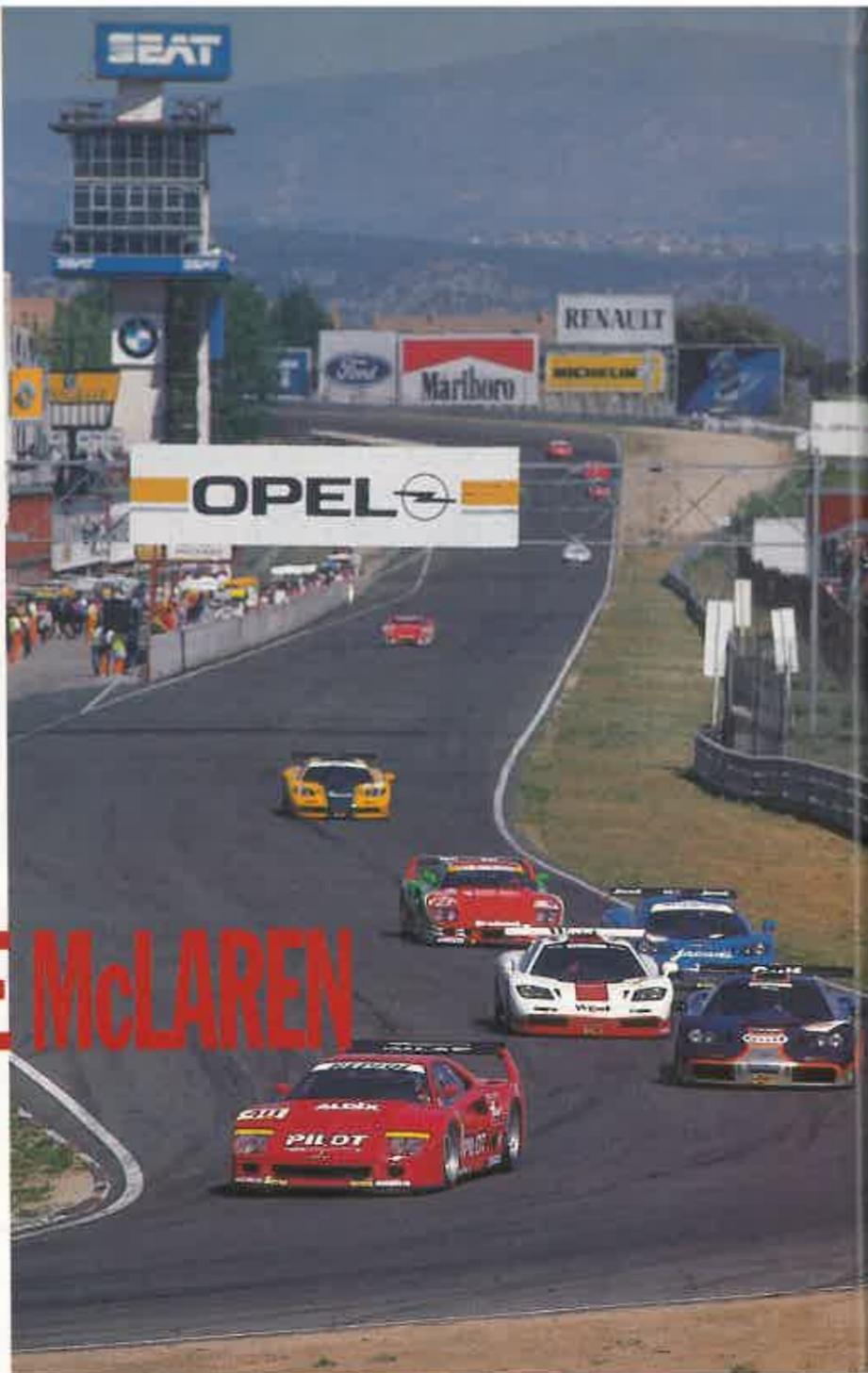
4 HORAS DEL JARAMA

DOBLETE DE McLAREN

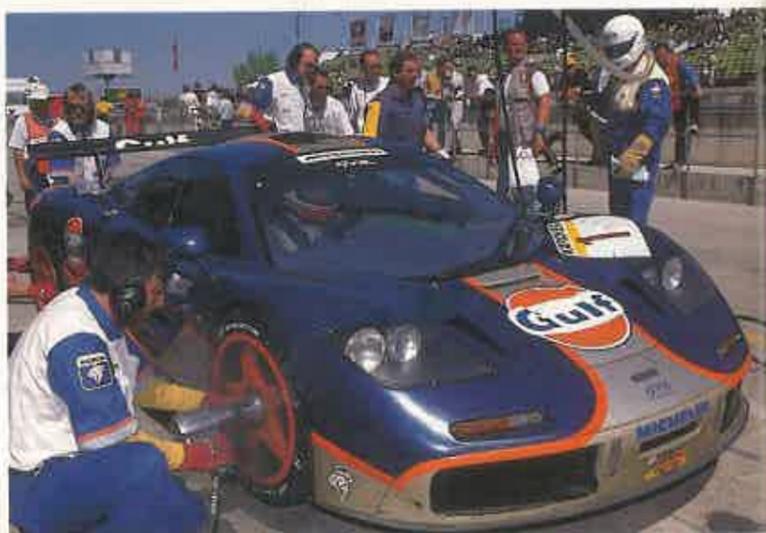
nado una sola carrera pero su excelente regularidad, con sus tres segundos puestos y un tercero, le hace ser primero del campeonato.

El circuito madrileño registraba una numerosa participación con 37 coches en la parrilla de salida. Faltaban a la cita el McLaren de Owen-Jones, que destrozaba el coche por un espectacular vuelco en los ensayos preliminares, los Callaway, el Jaguar y el De Tomaso; pero dos nuevos McLaren, otro F40 y una buena colección de Porsche y Venturi completaban una inscripción de lujo. Como en Monza, la pole se la adjudicaba el potente Ferrari F40 con Olfsson al volante, seguido por los McLaren de Bellm y el nuevo de Giroix y Grouillard. El Porsche de Larbre, otros tres F40 y otros tres McLaren completaban los diez primeros.

En la salida lanzada, el McLaren de Bellm se adelantaba al resto todavía con el semáforo rojo, lo que le costaba una penalización posterior de 10 segundos de parada en boxes. Las primeras vueltas resultaron es-



A pesar del dominio inicial, los Ferrari F40 no aguantaron mucho. La victoria del McLaren de Bellm-Sala no fue nada fácil.



A la izquierda, el Porsche de Larbre, que acabó tercero. Debajo, el McLaren de Nielsen, segundo, el Porsche español y la pareja Bryner-Calderari, primeros en GT3. El más veterano, Capra, compartía plaza con la más joven, Balba.

pectaculares, con dominio alternativo de los F40, con Ferté a la cabeza (que posteriormente sería descalificado) y los McLaren siguiendo su estela. El tortuoso circuito del Jarama perjudicó, por su dureza, a los coches italianos que paulatinamente iban abandonando, por problemas en la caja de cambios. A falta de una hora, el McLaren de Giroix-Grouillard adelantaba al futuro vencedor en menos de un minuto, el Porsche de Wollek-Jarier-Bouchut era tercero, y los otros dos McLaren, el nuevo de Andy Wallace-Justin Bell y el de Nielsen, ocupaban la cuarta y quinta plaza.

En un emocionante final de carrera, y gracias a una parada mucho más larga por problemas en el coche de Giroix-Grouillard, Sala se hacía con la primera plaza, Nielsen recuperaba dos puestos, el Porsche se mantenía tercero y el poco competitivo McLaren de Wallace era cuarto. Respecto a los españoles, el Porsche de Tomás Saldaña y Alfonso de Orleans era un coche nuevo más lento que el anterior.

Una salida de pista del segundo hizo que perdieran dos vueltas, siendo finalmente novenos. Balba G. Camino compartía volante con el Porsche de Capra, un veterano de 74 años, mucho más lento que la española. Acabaron en un lugar discreto. Jesús D. Villarroel, también con Porsche, terminó

en undécima plaza.

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

CLASIFICACION

- 1º Bellm-Sala (McLaren F1 GTR), 143 vueltas; 2º Nielsen-Bscher (McLaren F1 GTR), a 39s; 3º Wollek-Jarier-Bouchut (Porsche 911 GT2) a 49s; 4º Wallace-Bell (McLaren F1 GTR), a 1m 06s; 5º Giroix-Grouillard (McLaren F1 GTR) a 1 vuelta; 6º Lässig-Gartzen (Porsche 911 Turbo), a 3 vueltas; 7º Bryner-Calderari (Porsche 911 GT2), primeros en GT3 a 3 vueltas; 8º Margueron-De Lesseps-Neugarten (Porsche 911) a 5 vueltas; 9º Saldaña-Orleans (Porsche 911), a 5 vueltas.

Los dominadores de la Eurocup Fórmula Renault, los italianos Piccolo y Ferraresi, fueron excluidos tras las verificaciones técnicas. Con esto Burgueño fue segundo en la última carrera del día. Javier Díaz no tuvo mucha suerte en Montmeló.

DEPORTE



INTERNACIONALES RENAULT EN CATALUÑA

ESPECTACULO Y EMOCION

Una temporada más, tras lo visto en el Circuito de Cataluña, las Copas de Promoción de Renault van a ofrecer un emocionante espectáculo en cada una de sus citas. En el circuito barcelonés debutaron las Copas Nacionales y se disputó la segunda carrera puntuable para el Europeo de la Clio y de la Fórmula Renault.

COMO suele suceder al principio de año, y sobre todo cuando se estrenan vehículos nuevos, como es el caso de los monoplazas de la Fórmula Renault, hay opiniones para todos los gustos. La tónica fue el descontento de muchos participantes del Campeonato de España. Opinan que lo ideal habría sido mantener los monoplazas del 94 y esperar un año a los nuevos, que están dando múltiples problemas técnicos, y haber dejado que en otros campeonatos con más medios los hubiesen evolucionado, unos monoplazas que resultan muy caros. Sobre los Fórmula Renault 95, hay que decir que en España la mayoría de los equipos se han decantado por Van Diemen, debido a que el fabricante inglés de chasis ha hecho unos precios muy competitivos.

En la Eurocup Fórmula Renault, tanto en entrenamientos como en carrera, dominaron los equipos oficiales de los distintos fabricantes de chasis, en esta ocasión el dominio corrió a cargo de los italianos Genaro Piccolo y Ales Ferraresi, del equipo Drumel Motorsport. Pilotos que más tarde, en las verificaciones técnicas, fueron excluidos, siendo el gran vecedor del fin de semana Guy Smith, piloto oficial de Van Diemen. Nuestros mejores representantes fueron Angel Burgueño del equipo «Racing for Spain» y Javier Díaz de FAD Sport, pero lejos de cabeza. Una buena diferencia debida a que los pilotos del Europeo llevan en algunos casos más de 10.000 kilómetros de pretemporada, mientras que nuestros pilotos se han tenido que conformar con unos cuantos cientos

de kilómetros. Burgueño, en la primera carrera, remontó desde el noveno puesto de la parrilla hasta el cuarto puesto. Díaz, por su parte, remontó también algún puesto, pero después, con problemas en la bomba de la gasolina debidos a un manguito fisurado, perdió fuerza y finalizó décimo. En la segunda carrera, todas las esperanzas estaban en Burgueño y no defraudó. Tras mantener un emocionante final con Stephane Martínez, beneficiándose de la exclusión de los pilotos italianos, acabó en un magnífico segundo puesto. Javier Díaz volvió a tener mala suerte y la rotura de su acelerador le hundió en la clasificación.

En la Fórmula Renault española, Javier Díaz y Angel Burgueño fueron los protagonistas del fin de semana, sus tiempos fueron siempre

muy superiores a los de sus rivales. En la carrera, Díaz, para demostrar a su rival por qué lleva el número 1 en su monoplaza, le arrebató en la salida, al final de recta, la primera posición. En ese mismo punto Burgueño le devolvió la jugada y ya no tuvo problema para mantener el puesto de honor. Díaz, con problemas en su mecánica, fue perdiendo tiempo pero, para darnos cuenta de la diferencia de los dos primeros con respecto a sus otros rivales, no tuvo problema para mantener la segunda posición. Tercero fue Peter Sundberg a más de 30 segundos del vencedor.

La Copa Nacional Renault, que se disputa como en años anteriores con los Clio 16V, se presenta, una temporada más, muy disputada. Al frente de los entrenamientos se situaron viejos conocidos de este certamen, encabezados por Jordi Codony, al que siguieron Leonardo Saban, Carlos Arimón, Nicolás Arribas y Santiago Moya, con una diferencia mínima de tiempo entre ellos. Antes de la carrera, en la parrilla, se produjo un cambio. Leonardo Saban, en las verificaciones técnicas, fue relegado al último lugar al descubrir los comisarios que su coche estaba por debajo del peso reglamentado. En la carrera se formó un grupo con los hombres que mandaron en los entrenamientos, encabe-

Los Renault Clio ofrecieron un magnífico espectáculo. En la Copa 16V el vencedor fue Nicolás Arribas, tras protagonizar una carrera perfecta. En la iniciación el vencedor fue Guillermo Paniagua.



zados por Codony, y que se encargaron de poner en pie al numeroso público que se dio cita en el circuito catalán. En el fragor de la batalla Nicolás Arriba se hizo con la primera posición, mientras que Codony se salía de la pista y perdía algunas posiciones. Vuelta a vuelta, Arribas, sin cometer ningún error, le cerraba la puerta una vez tras otra a Carlos Arimón, mientras que éste hacía lo mismo con Santiago Moya, protagonizando el trío de cabeza una carrera muy emocionante y a la vez con una gran deportividad. Codony realizó un magnífico final de carrera llegando al final hasta el puesto cuarto de la clasificación definitiva.

La Copa Renault Iniciación, reservada a los más jóvenes, siguió la tónica general de la convocatoria de la marca del rombo y se pudo presenciar una intensa lucha por los puestos de honor. A lo largo de la prueba, y en busca de la victoria, rodaron en un pañuelo Guillermo Paniagua, vencedor al final, y los hermanos Villanueva, Rafael y Willi, este último fue el autor del mejor tiempo de los entrenamientos. La reunión de Renault en Montmeló finalizó con la Eurocup Renault Clio, una carrera que con pilotos profesionales al volante de unos Renault Clio muy bien preparados ofrecieron un magnífico espectáculo, sin que dejaran de pro-

ducirse salidas de pista y toques entre los distintos participantes de la carrera. El vencedor fue Jan Nilsson, que tuvo que hacer lo imposible para no dejarse adelantar por Patrick Bourdais.

TEXTO Y FOTOS: MANUEL MADRID

CLASIFICACIONES

EUROCUP FORMULA RENAULT

1ª CARRERA

1º Guy Smith (Van Diemen FR 95), a 16.57.205; 2º Alessandro Manetti (Tatuus RC 95), a 1.816; 3º Cyrille Sauvage (Mygale SJ 95), a 2.154; 4º Angel Burgueño (Van Diemen FR 95), a 8.130; 5º Stephane Martínez (Alpa FR 95), a 12.540.

2ª CARRERA

1º Guy Smith (Van Diemen FR 95), a 16.50.739; 2º Angel Burgueño (Van Diemen FR 95), a 3.009; 3º Stephane Martínez (Alpa FR 95), a 3.571; 4º Cyrille Sauvage (Mygale SJ 95), a 4.015; 5º Sebastián Boulet (Mygale SJ 95) a 19.889.

CTO. ESPAÑA FORMULA RENAULT

1º Angel Burgueño (Van Diemen FR 95), a 20.53.295; 2º Javier Díaz (Van Diemen FR 95), a 12.988; 3º Peter Sundberg (Van Diemen FR 95) a 32.378; 4º Bruno Correia (Van Diemen FR 95), a 36.786; 5º Joaquín Capsi (Van Diemen FR 95) a 58.608.

COPA RENAULT CLIO 16V

1º Nicolás Arribas, a 22.06.468; 2º Carlos Arimón, a 1.508; 3º Santiago Moya, a 2.024; 4º Jordi Codony, a 2.505; 5º Joaquín Rodrigo, a 8.541.

COPA RENAULT INICIACION

1º Guillermo Paniagua, a 20.52.872; 2º Rafael Villanueva, a 0.647; 3º Williams Villanueva, a 1.410; 4º Joaquín Molinos, a 1.810; 5º Jesús Rodríguez, a 3.525.

EUROCUP RENAULT CLIO

1º Jan Nilsson, a 24.31.641; 2º Patrick Bourdais, a 0.444; 3º Maurizio Campani, a 1.113; 4º Marcel Kläy, a 1.749; 5º Bernard Castagne, a 2.414.

ALESÍ EL REY HILL EL PRINCIPE

La superioridad del Williams Renault FW 17 ha sentado cátedra en Buenos Aires. Hill fue el protagonista de una carrera medida con pie de rey; sin embargo, el verdadero rey fue Jean Alesi.



El Ferrari 412 TD no estaba a la altura del Williams pero la vehemente conducción de Jean Alesi sacó el máximo partido y luchó a brazo partido hasta la última vuelta.

DESPUES de 14 años, las musas de la Fórmula 1 han regresado al Gran Premio de Argentina con las ánforas rebosantes de espectáculo para rendir homenaje a un hombre llamado Juan Manuel Fangio, que agoniza con toda su gloria a cuestas mientras le vela el espíritu de su eterno rival Oscar Galvez. Ni el mal estado de la pista, ni las lluvias torrenciales que convirtieron el trazado en un lago difícil de negociar, han restado espectacularidad a este Gran Premio, que pasará a la historia como una de las carreras más completas de la F1. Un vendaval sin contemplaciones convirtió en

un infierno las dos sesiones de clasificación, en las cuales se rompieron todos los aburridos esquemas del Gran Circo. La prepotencia de Michael Schumacher y su equipo, así como la tenacidad del eterno segundo Damon Hill, no pudieron con la destreza del joven David Coulthard, que tras una demostración de indudable finura y exactitud de pilotaje defendió la primera posición en la parrilla de salida ensombreciendo a Schumacher y Hill, que en repetidas ocasiones se salieron de la pista y lograron la segunda y tercera posición respectivamente en los últimos minutos de la segunda se- *******



El pragmático Damon Hill construyó su victoria como un mosaico sin errores que al final le premió con una merecida victoria sobre Schumacher, su eterno rival.

sión de clasificación. Al mismo tiempo, el circuito Oscar Gálvez se convirtió en el escenario de una indudable demostración de talento por parte de jóvenes leones, entre los cuales figura Eddie Irvine, que con su Jordan Peugeot J 195 logró la cuarta posición en la parrilla seguido por Mika Hakkinen, Jean Alesi —no tan joven— y Mika Salo que una vez más se perfiló un futuro campeón candidato a entrar en el club de los cinco grandes. Coulthard, en el décimo GP de su carrera logró la primera pole de su vida con una ventaja sobre Hill de tan sólo 816 milésimas de segundo, defendida en tres ocasiones con la maestría de un verdadero campeón. Al margen de este sorprendente detalle, el GP se perfilaba más complicado que lo habitual por la estrechez de la

vine hizo alarde de su vehemencia irlandesa y cerró el paso a Alesi que, con el coche en pleno apoyo no tuvo más remedio que hacer un trompo y involucrar a Oliver Panis. Al mismo tiempo, en posiciones más retrasadas, Rubens Barrichello chocó con Luca Badoer y Mika Salo incurrió en lo mismo con Johnny Herbert. Tras la suspensión de la carrera, Alesi salió a la pista con el «muletto» cuyos reglajes eran los de Gerhard Berger y todo hacía suponer que para el piloto de Ferrari las posibilidades de triunfo se habían desvanecido.

Llegado el momento de la segunda salida, Schumacher logró imponerse a Hill a los pocos metros de hacerse la luz verde; sin embargo, Hakkinen en su deseo de adelantar posiciones cerró el paso a Irvine,



pista que dificultaba los adelantamientos y por lo fatigoso del trazado en sí. A la vista de esto, la estrategia de los repostajes se perfilaba totalmente determinante para hacerse con la victoria y para evitar riesgos de accidente en los adelantamientos. Como se ha dicho en un principio, el espectáculo y la tensión creciente estuvieron presentes en todo momento; de hecho, en el preciso momento de la salida Schumacher y Hill protagonizaron una escaramuza escalofriante en la que el británico no le dejó alternativa a su deseo de arrebatarse la segunda posición. Por si esto fuera poco, en la primera curva a final de recta Ir-

que una vez más dio muestras de testarudez al no ceder y tocando así la rueda posterior izquierda del McLaren Mercedes MP4/10 del finlandés. De inmediato el neumático se deshilachó y Hakkinen cruzó la pista sin causar un choque múltiple, mientras, Irvine entraba en boxes a cambiar el morro del J 195, y en su regreso a pista se vio doblado por Coulthard que había emprendido una carrera tan calculada como desenfrenada. A sus espaldas, Schumacher y Hill mantenían una lucha cerrada tan emocionante como la que Alesi sostenía con Salo. Al cumplirse la vuelta siete, el insensato Irvine abandonó por



Schumacher protagonizó unos últimos momentos de la clasificación que han marcado un hito. Desde la novena posición subió a la segunda fila de la parrilla.



Rubens Barrichello tuvo la peor parte en el equipo Jordan Peugeot. A parte, por múltiples problemas en los entrenamientos, tuvo que abandonar la carrera.

YO CONOCI A OSCAR

Estábamos recorriendo la ruta del Gran Premio de Turismo de Carretera 1964 y al final de una larga jornada llegamos a un pueblo llamado Belén, en la provincia de Catamarca. Aparcamos en una gasolinera y al cabo de unos minutos las gentes de aquel remoto confín del noroeste argentino fueron llegando como una peregrinación para ver a su ídolo, al piloto ya retirado que en los años 40 y 50 les había proporcionado emociones y alegrías con sus legendarias hazañas en las carreteras de todo el país. Allí estaba Oscar Alfredo Gálvez, el más grande mito del automovilismo argentino.

Extraordinario piloto, con una sensibilidad e inteligencia fuera de lo común, escribió las más bellas páginas del Turismo de Carretera, categoría vigente en aquellos años, integrada por los coupés Ford y Chevrolet de preparación libre. En aquel entonces Ford era sinónimo de Oscar Gálvez y el prestigio de Chevrolet lo defendía Juan Manuel Fangio.

Sus peripecias por los estrechos y polvorientos caminos de montaña en la cordillera de los Andes, capaz de superar más de 65 coches en el transcurso de una etapa nocturna, le valió el mote que le acompañó siempre: el aguilucho (*). Pero Gálvez fue mucho más que un gran piloto. Después de ganar más de diez títulos de Campeón Argentino y ser el protagonista absoluto de carreras como la Buenos Aires-Caracas y la Lima-Buenos Aires, disputando una prueba en la provincia de Buenos Aires tuvo un vuelco que destruyó literalmente su automóvil. Después de trabajar toda la tarde y parte de la noche y con un palo sujetando el techo de su auto, llegó al control cinco minutos antes de que cerrara, clasificándose último. A esa hora había más gente que cuando el ganador cruzó la meta. Su respuesta cuando le preguntaron por qué había hecho tanto sacrificio fue simple: «No podía defraudar a tanta gente que me esperaba».

En febrero de 1949 se disputaba en Buenos Aires la temporada internacional con la presencia de Maserati y Ferrari de la época y pilotos como Ascari, Farina, Villorosi, Parnell y Juan Manuel Fangio en los comienzos de su campaña en la Fórmula 1. Oscar Gálvez, con la ayuda de un amigo compró un Alfa Romeo 3.800 que personalmente puso a punto. El viejo circuito urbano de los bosques Palermo y bajo una lluvia torrencial, fue el escenario para una demostración de talento y coraje. Primero fue Oscar y segundo Fangio. Aquella fue la primera vez que un piloto argentino le ganaba a las grandes estrellas europeas.

Este fin de semana ha tenido lugar la segunda prueba del mundial en el autódromo Oscar Alfredo Gálvez; he visto la carrera por televisión y ni por un momento he dejado de recordar a mi entrañable amigo y maestro Gálvez. De pronto creí escuchar una voz que venía del cielo y me decía: «Qué lástima, che, que no haya uno de los nuestros luchando por la punta».

Pepe Díez.
Comentarista de F1.

(*) Aguilucho: ave rapaz que habita en las alturas.

una pérdida de aceite en el motor, y la mala suerte se cionó sobre el destacable quehacer de Coulthard; al salir de una curva en plena aceleración, el motor se paró y Coulthard tuvo que volver a arrancar castigando el embrague. Mientras intentaba hacerse con el problema, vio cómo Schumacher y Hill le adelantaban y en ese cambio de posiciones, el campeón del mundo rodaba a 0.450 milésimas de Hill y Coulthard y a 0.204 de su compañero de equipo. En la décima vuelta, Hill logró imponer a Schumacher su tenacidad y la superioridad del Williams

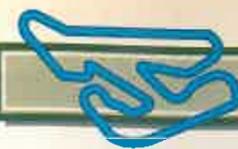


Mika Salo demostró por segunda vez que en su haber hay talento de campeón.

Renault FW 17 con un adelantamiento arriesgado pero perfectamente calculado, que dio lugar a una encarnizada lucha entre Schumacher y Coulthard que al aprovechar un adelantamiento de unos rezagados se situó a tan sólo 0.603 milésimas. A estas alturas del GP, la clave estaba en los repostajes. Hill fue el primero al entrar en boxes en la vuelta decimosexta y tardó un total de 33.001 segundos. Inmediatamente después, lo hizo Schumacher en el tiempo de 26.804 segundos, con lo cual, estaba claro que la estrategia de Williams y Benetton era la de parar tres veces a repostar gasolina y neumáticos.

En estos compases de la carrera, ocurrió lo más injusto: el embrague y un problema eléctrico del FW 17 traicionó a Coulthard por haber quedado dañado en el anterior periplo con el cambio.

A partir de ese momento, el GP se convirtió en una lucha cerrada. ♦♦♦



BUENOS AIRES EN BREVE

NO A LOS 17 GRANDES PREMIOS.

Al haberse confirmado que el Gran Premio de Hungría y del Pacífico se llevarán a cabo, el número de los GP ha subido a 17; o sea, uno más que lo habitual. Esta situación no es grata a la mayoría de los equipos, que han convocado una reunión antes del GP de San Marino para decidir qué Gran Premio no se llevará a cabo.

POCO CONVINCENTE.

El circuito Oscar Gálvez no ha convencido a los pilotos de Fórmula 1. Las opiniones de Jean Alesi, Damon Hill, Michael Schumacher y otros, han coincidido en que el trazado es excesivamente virado, sumamente fatigoso para los pilotos y las normas de seguridad en determinados puntos dejan bastante que desear. Junto a esto, dicho trazado implica una neta ventaja para los monoplazas equipados con motores de

LA FIA DA MARCHA ATRAS.

A partir de este Gran Premio, la normativa relacionada con la alimentación de los motores ha cambiado. La FIA ha aceptado anular el desahogo impuesto en el capó para reducir la presión dinámica en la toma de aire del motor. En Argentina, la mayoría de los equipos han utilizado el capó cerrado, con lo cual, una vez más la FIA no ha logrado imponer su criterio técnico a los equipos.



buen rendimiento a bajo régimen, y los V10 se ven algo desventajados. En cuanto a las regulaciones, las características del trazado implican una gran presión aerodinámica para lograr un buen apoyo y eso penaliza los motores más potentes y los de ocho cilindros no logran lo óptimo por falta de potencia. En resumidas cuentas, un circuito poco entusiasmante que se ha calificado como el contrapunto del Hungaroring sin personalidad alguna y con una gran dificultad para poder adelantar.



MISS GRAN PREMIO.

En una sala de fiestas situada en la Costa Negra, a pocos kilómetros de Buenos Aires, se eligió a Miss Gran Premio. El Jurado compuesto por Barrichello, Moreno, Salo, Morbidelli, Inoue, Irvine, Schiattarella, Blundell, Brundle y Badoer, eligieron a una chica de nombre Marisa, que fue premiada además que con el galardón con un viaje de placer a Miami.

SOMBRA DE TRAGEDIA.

Michael Schumacher, su novia Corinna y Willi Weber, su representante junto a dos miembros de Benetton decidieron hacer submarinismo en los días previos al Gran Premio. Mientras Corinne y Weber se habían quedado en la barca como apoyo logístico, Schumacher y sus amigos se sumergieron. El hecho de que el ancla no estuviese bien agarrada al fondo hizo que la barca se desplazara sin rumbo hacia el mar abierto. Al pasar media hora, tiempo de autonomía de las bombonas de oxígeno, Weber y Corinne se asustaron al no ver los submarinistas. Afortunadamente, lograron orientarse hacia el lugar de origen y en el regreso, se encontraron con Schumacher que había recorrido seis kilómetros a nado.

PINITO DEL GAUCHO TRISTE.

Es Carlos Alberto Reutemann, el mismo que los aficionados llamaban Lole y que bautizaron con el apodo de gaucho triste, que en esta ocasión dio varias vueltas al circuito Oscar Gálvez con el Ferrari 412 de 1994 que perteneció a Gerhard Berger. Fueron sólo unas pocas vueltas, de las cuales la mejor la negoció en el tiempo de 2.11.00 y que puso a los aficionados de pie en las tribunas.

HACE 40 AÑOS.

La Fórmula 1 llegó por primera vez a Argentina en 1953, y fue Alberto Ascari con el Ferrari 500 quien se adjudicó la primera victoria. El año siguiente, Juan Manuel Fangio a los mandos de un Maserati y bajo una lluvia torrencial se adjudicó la primera victoria en su país tras una lucha cerrada con Mike Hawthorn que pilotaba un Ferrari. En 1981, última carrera disputada en Argentina, fue Nelson Piquet el ganador a los mandos de un Brabham Ford. Esta es la quinta versión del circuito que desde 1953 pasó por diferentes fases de reestructuración acorde con los tiempos.



CLASIFICACIONES

6. D. Coulthard (Williams-Renault) 1.53.241	5. D. Hill (Williams Renault) 1.54.057
1. M. Schumacher (Benetton Renault) 1.54.272	15. E. Irvine (Jordan Peugeot) 1.54.381
8. M. Hakkinen (McLaren Mercedes) 1.54.529	27. J. Alesi (Ferrari) 1.54.637
4. M. Salo (Tyrrell Yamaha) 1.54.757	28. G. Berger (Jordan Peugeot) 1.55.276
30. H. Frentzen (Sauber Ford) 1.55.583	14. R. Barrichello (Jordan Peugeot) 1.56.114
2. Herbert (Benetton Renault) 1.57.068	24. G. Morbidelli (Footwork Hart) 1.57.092
24. L. Badoer (Minardi Ford) 1.57.167	12. J. Verstappen (Simtek Ford) 1.57.231
3. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.57.484	23. P. Martini (Minardi Ford) 1.58.066
7. Blundell (McLaren Mercedes) 1.58.660	26. O. Panis (LigierMugen Honda) 1.58.284
25. A. Suzuki (LigierMugen Honda) 1.58.882	11. D. Schiattarella (Simtek Ford) 1.59.339
29. K. Wendlinger (Sauber Ford) 2.00.751	17. A. Montermini (Pacific Ford) 2.01.763
16. B. Gachot (Pacific Ford) 2.04.060	22. R. Moreno (Forti Ford) 2.04.481
21. P. Diniz (Forti Ford) 2.05.932	Inoue (Footwork Hart) 2.07.298

CLASIFICACION FINAL

1. D. Hill (Williams Renault) 1.53.14.532. 2. J. Alesi (Ferrari) a 06.407. 3. M. Schumacher (Benetton Renault) a 33.376. 4. J. Herbert (Benetton Renault) a 1 vuelta. 5. H. Frentzen (Sauber Ford) a 2 vueltas. 6. G. Berger (Ferrari) a 2 vueltas. 7. O. Panis (Ligier) a 2 vueltas. 8. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) a 3 vueltas. 9. D. Schiattarella (Simtek Ford) a 4 vueltas.

VUELTA RAPIDA: M. Schumacher (Benetton Renault) 1.30.522.

ABANDONOS

Morbidelli (electricidad). T. Inoue (accidente). K. Wendlinger (accidente). B. Gachot (accidente). R. Barrichello (motor). J. Verstappen (cambio). E. Irvine (motor). M. Salo (accidente).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. Gerhard Berger, 11 puntos. 2. Damon Hill, 10 puntos. 3. Jean Alesi, 10 puntos. 4. Mika Hakkinen 6 puntos. 5. M. Schumacher, 4 puntos. 6. Mark Blundell, 3 puntos. 7. J. Herbert, 3 puntos. 8. H. Frentzen, 2 puntos. 9. Aguri Suzuki, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Ferrari, 21 puntos. 2. Williams Renault, 10 puntos. 3. McLaren Mercedes, 9 puntos. 4. Benetton Renault, 7 puntos. 5. Tyrrell Yamaha, 2 puntos. 6. Sauber Ford, 2 p.



En Buenos Aires, Peugeot Sport cosechó resultados y sinsabores.

Eddie Irvine fue protagonista por cosas buenas y malas en carrera.

Ferrari hizo la gran jugada con Alesi que paró dos veces, la primera en la vuelta 26 y la segunda en la 49, con un tiempo acumulativo de 56.850 segundos, que si se compara con el 1.28.958 de Hill y el 1.30.620 de Schumacher, se evidencia una ventaja considerable. Todo esto, combinado con una agresividad y una constancia en la lucha digna de aplauso, situó a Alesi en la segunda posición por detrás de Hill que llevaba incontestado a buen fin una carrera planteada con pragmatismo británico y el tesón que le distingue.

En contraposición, Alesi fue el gran protagonista de la carrera; en un primer tiempo con una lucha cerrada con Salo, más tarde con Hill por la primera posición y en los últimos compases de la carrera, jamás se resignó a un segundo puesto cómodo y conservador al estilo del Profesor Prost.

El piloto galo luchó a brazo partido contra la superioridad del Williams y sacando el máximo partido al Ferrari 412 T2 que, además de no estar regulado para él, estrenaba un nuevo motor con más potencia y par. Sin lugar a dudas, frente a la derrota de Schumacher y su B 195 que se mostró inferior al FW 17 en todo momento, Alesi fue el gran protagonista de este Gran Premio de Argentina en el cual tuvo un indiscutible rival: la inferioridad del Ferrari en comparación con los Williams, que en las últimas vueltas del GP salió a relucir cuando

da entre Alesi, que se había situado primero y Hill que le acosaba y no paraba de registrar vueltas rápidas. Sin embargo, por problemas de sobreviraje y lentitud del cambio además de una inexplicable tardanza en los repostajes, Michael Schumacher rodaba en tercera posición a 18 segundos de Damon Hill y muy cerca de Jean Alesi. En el ecuador de la carrera, equivalente a la vuelta 34, Hill volvió a repostar con una pérdida de tiempo de 29.345 segundos, por el contrario, en la vuelta siguiente Schumacher perdía 37.476 segundos. Frente a la estrategia de los tres repostajes de Williams y Benetton,

DESAFIO ENTRE FIA Y ELF

La polémica que rodea el asunto de la gasolina ocurrido en Interlagos va camino de convertirse en un asunto tan sa-gaz como enredado. ELF ha llevado al circuito Oscar Gálvez cinco clases de gasolinas diferentes: dos para Benetton y Williams, otro para Mugen Honda, un tercero para el Zetec-R de Sauber, un quinto para los Cosworth de Forti, Pacific y Simtek. Según los técnicos de ELF, se ha solicitado a la FIA que homologue de nuevo la gasolina destinada a Williams y Benetton, solicitud que la Federación ha aceptado; sin embargo, ahí está la trampa. ya que esa gasolina puede ser igual a

la utilizada en Interlagos y que les valió la descalificación. De ocurrir esto, en el juicio del día 13 se podría impugnar la decisión de la FIA de haber descalificado a Williams y Benetton en Interlagos por emplear una gasolina diferente a la muestra presenta previamente. Por el contrario, si la FIA ha aceptado en Buenos Aires la gasolina presentada por ELF, que sería la misma de Brasil, el veredicto podría estar en entredicho. Evidentemente, por detrás de toda esta maniobra, se esconde el maquiavélico ingenio de Flavio Briatore, inventor de la «movida» Benetton.



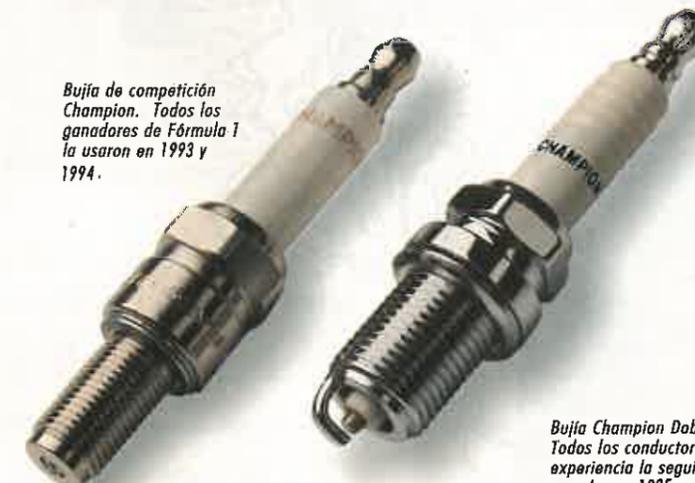
Hill se distanció de Alesi sin ningún tipo de problemas.

A pesar de los buenos resultados de los Jordan Peugeot en los entrenamientos, tanto Irvine como Barrichello encontraron el camino del abandono por una pérdida de aceite en un conducto del motor Peugeot A 10. También la mala suerte se ensañó con la buena actuación de Salo, que al chocar con Aguri Suzuki perdió la posibilidad de una digna y merecida posición.

Por primera vez desde hace años, Ferrari encabeza la clasificación de constructores y el 412 T2 parece haber encontrado el camino de la ansiada competitividad; sin embargo, el Benetton Renault B 195 se perfila sensiblemente inferior al Williams Renault FW 17 que, sin dudas de ninguna clase, es el monoplaza a vencer en este arranque de temporada que se ha sellado con un Gran Premio que no pasará al olvido.

GIGI CORBETTA

No necesita conducir un Fórmula 1 para apreciar nuestras bujías.



Bujía de competición Champion. Todos los ganadores de Fórmula 1 la usaron en 1993 y 1994.

Bujía Champion Doble Cobre. Todos los conductores con experiencia la seguirán usando en 1995.

Las bujías Champion Doble Cobre, al igual que las carreras de Fórmula 1, simbolizan la búsqueda del más alto nivel técnico.

Como los coches de Fórmula 1, la bujía Champion Doble Cobre obtiene: máximo rendimiento, mayor duración, arranque más fácil, y todo ello con un menor consumo de combustible.

Unase a los principales fabricantes de automóviles de Europa como Renault, Mercedes Benz, Nissan, Jaguar, Ferrari, Fiat, Peugeot, Rover y Volkswagen.

Instale Champion DOBLE COBRE



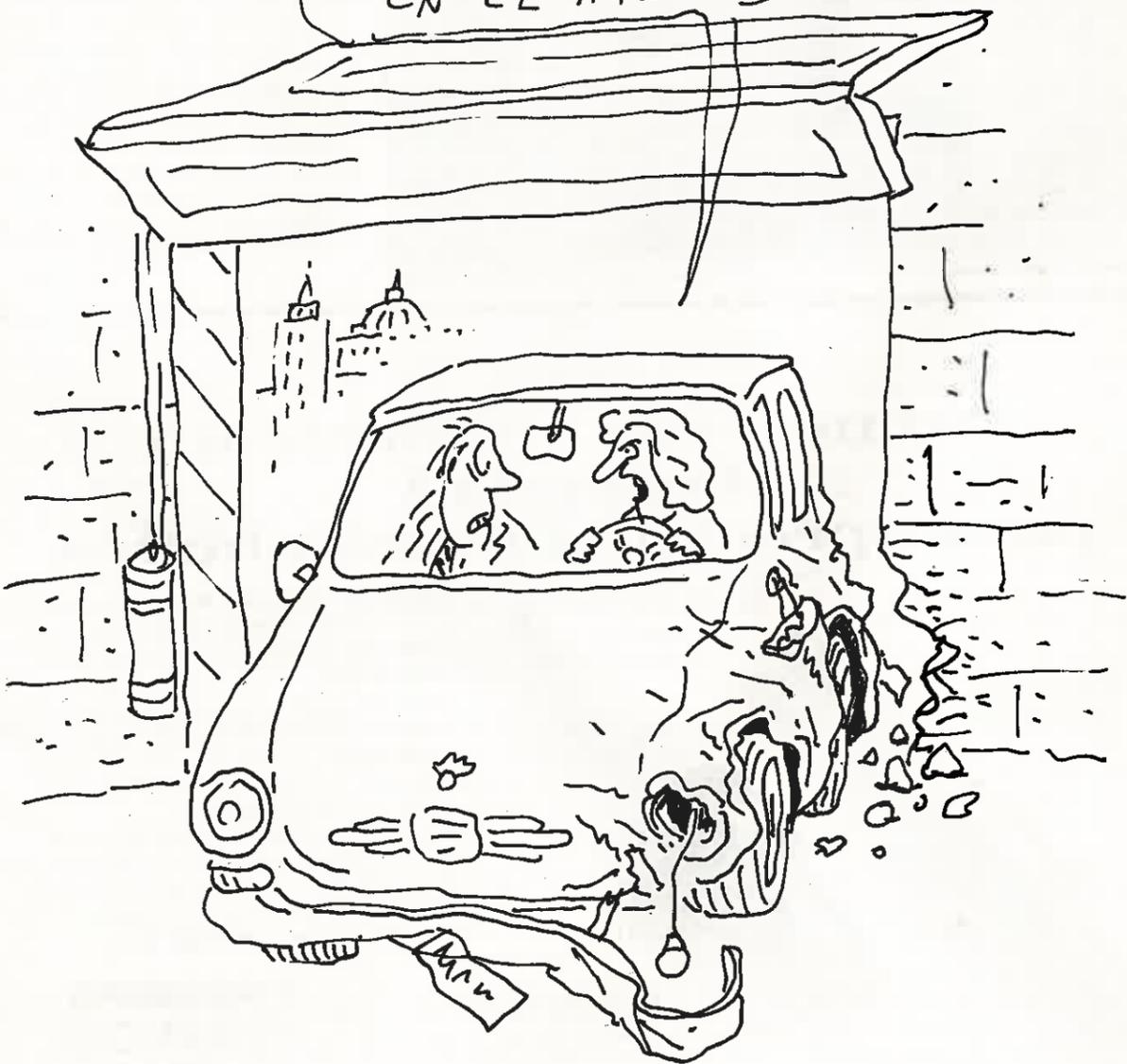
Bujías • Filtros • Escobillas • Cables de Encendido • Calentadores

Champion Ibérica S.A., Orense, 34. 28020, Madrid. Tf: (91) 597.06.42 Fax: (91) 555.58.20



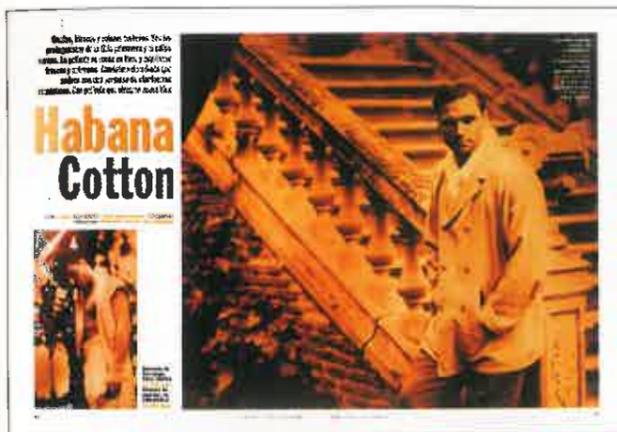


¡ A MI NO ME MIRES, ERES TÚ
EL QUE DICE SIEMPRE QUE LOS
COCHES DURAN MÁS METIÉNDOLES
EN EL GARAJE !



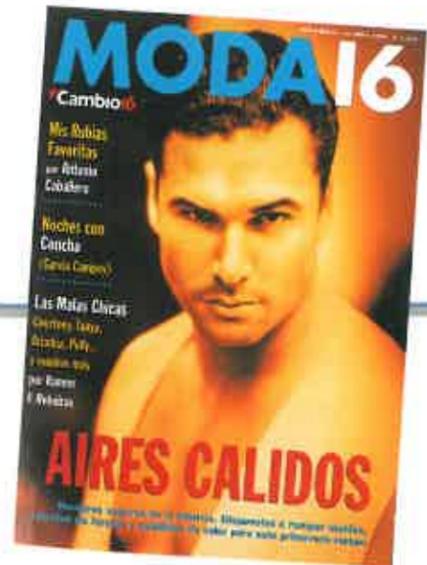
MARÍA BALLESTA

SOLO PARA HOMBRES



Todo lo que necesita saber
para estar a la última esta
PRIMAVERA

EXTRA
Desde el lunes 17
en su quiosco ...



Cambio 16
La Revista Total

LA LIBERTAD
ES UN LARGO CAMINO
POR RECORRER.



**NUEVO EVASION
TURBO DIESEL**

Has elegido la libertad. Un largo camino por recorrer.

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

a 4.000 rpm. Para que nunca te quedes a mitad de camino.

Pensando también en todos los que van a viajar contigo, el Citroën Evasión Turbo Diesel proporciona gran libertad de movimiento en el espacio interior. Asientos que giran, se quitan y se desplazan, puertas traseras deslizantes. Todo para adaptar el espacio a las necesidades de cada uno.

Pero es en su seguridad, ABS, air-bag,

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

Ha nacido el nuevo Citroën Evasión Turbo Diesel. ¡Viva la libertad!

Gama Citroën Evasión desde 3.079.000 ptas.*

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

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

ESPECIAL NUMERO
600



INCLUYE CATALOGO
MOTOS

Motor 16

18 de abril 1995

Núm. 600 • 600 plas.

EXTRA 130 PRUEBAS

Consumos • Precios Prestaciones • Datos Técnicos • Rivales



EXCLUSIVA: YA RUEDA EL NUEVO ROVER 400