AL VOLANTE
ROVER 400

SEMANAL

Motor 16

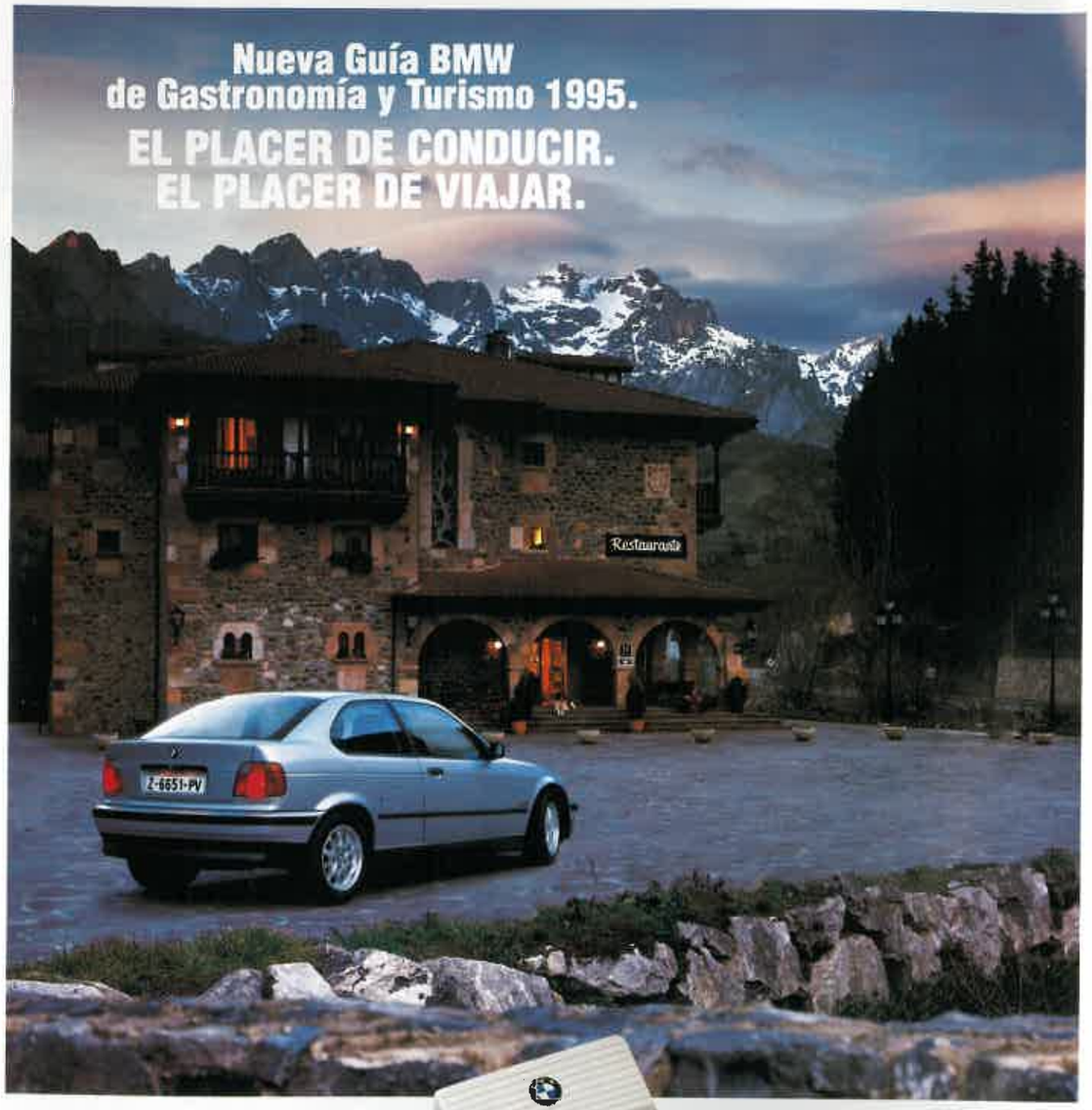
2 de mayo 1995 • Núm.602 • 375 ptas.

ALFA ROMEO 146

LLEGA EL SUCESOR DEL ALFA 33

TODO SOBRE LA NUEVA CLASE E DE MERCEDES

PRUEBA A FONDO DEL CHRYSLER STRATUS



BMW siempre le ha asegurado el placer de conducir. Hoy, va más lejos, invitándole también a disfrutar del placer de viajar.

La nueva Guía BMW de Gastronomía y Turismo 1995 ha seleccionado diferentes y atractivas sugerencias escogidas expresamente para hacer de cada viaje algo especial. Para descubrir esos lugares con encanto. Para disfrutar por igual del sencillo y cuidado restaurante o del más reconocido templo gastronómico. Del acogedor hostal de montaña o del gran hotel más exclusivo.

En la nueva Guía BMW 1995, un año más, encontrará una buena razón para realizar ese alto en el camino que hace del viaje todo un placer.

GUIA BMW 1995
Más de 6.700 direcciones de interés: 1.356 restaurantes, 1.179 hoteles, museos y monumentos, centros de artesanía y compras. Mapa con localización de restaurantes. Planos de 68 ciudades. Simbología para facilitar la información.

De venta en las principales librerías y quioscos.

BMW

ESTA SEMANA

5 **EDITORIAL**

8 **PUNTO DE MIRA**

16 **AL VOLANTE**
Nuevo Rover 400. La marca británica presenta su modelo en el segmento de los cuatro metros, el último fruto de la colaboración con Honda.

20 **LO ULTIMO**
Mercedes Clase E. Nace una nueva generación de Mercedes con grandes innovación tecnológicas.

26 **Alfa Romeo 146.** El verdadero sustituto del Alfa 33 es un coche de líneas estilizadas y cinco puertas.

32 **A FONDO**
Chrysler Stratus 2.5 LX. Tras el Vision y el Neon, los americanos de Chrysler presentan un modelo intermedio, el Stratus, una berlina al gusto europeo.

40 **Nissan Maxima 2.0 V6.** La versión más equilibrada del último modelo de Nissan.

44 **FUERA DE SERIE**
Bugatti T-23. Uno de los primeros coches que utilizó la tecnología de 16 válvulas.

49 **PRECIOS**

80 **CUENTENOS SU CASO**

82 **DEPORTE**
Camel Trophy. Una mujer representará a España.

84 **Rallye de Túnez.** Citroën volvió a ser el amo del desierto.

90 **A todo gas.**

93 **G. P. de Japón de Motos.** Los españoles no tuvieron suerte bajo la lluvia. El mejor fue Alberto Puig.

96 **Rallye de Santander.**

100 **Campeonato de España de Turismos.** Carrera polémica en el Jarama.

106 **JUAN BALLESTA**

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

40 **Nissan Maxima 2.0 V6, una nueva versión del último modelo de Nissan.**

82 **Una mujer en el Camel Trophy.**

32 **Nuevo Chrysler Stratus 2.5 LX.**

93 **Sólo Puig mantuvo el tipo bajo la lluvia en el Gran Premio de Japón.**

84 **Los Citroën demostraron nuevamente su poderío en el Rallye de Túnez.**

HEMOS CREADO UN BUEN CLIMA EN MUCHOS PUNTOS DE NUESTROS PAIS.

Una Completa Red de Concesionarios.
Siempre a su Servicio.

ALBACETE:
Automóviles Coralba, S.L.
Tel. 967/ 21 85 04
ALICANTE: **Plauto, S.A.**
Tel. 96/ 516 55 02
ALMERIA: **S.M. Motor, S.A.**
Tel. 950/ 27 30 88
ARANJUEZ: **Diturauto, S.A**
Tel. 91/ 892 34 99
AVILA: **M-D Cars, S.L.**
Tel. 920/ 22 60 35
BADAJOZ: **Motor Badajoz, S.L.**
Tel. 924/ 23 79 61
BADALONA:
Keops Automoción, S.A.
Tel. 93/ 399 37 56
BARCELONA: **Korauto 95, S.A.**
Tel. 93/ 405 28 20
BARCELONA:
Korea Lesseps, S.A.
Tel. 93/ 284 55 33
BARCELONA:
Keops Automoción, S.A.
Tel. 93/ 307 87 44
BARCELONA:
Keops Automoción, S.A.
Tel. 93/ 433 15 85

BILBAO: **Kile Sport, S.A.**
Tel. 94/ 442 05 97
BURGOS:
Portugal Sport, S.L.
Tel. 947/ 48 50 13
CASTELLON: **Auresa, S.A.**
Tel. 964/ 24 13 53
CIUDAD REAL:
Euroturismos, S.A.L.
Tel. 926/ 22 20 99
CORDOBA:
Ibasan Automóviles, S.L.
Tel. 957/ 4217 00
CORUÑA, LA: **Bila, S.A.**
Tel. 981/ 29 79 97
FUENLABRADA:
Talleres Fórmula, S.L.
Tel. 91/ 606 19 76
GETAFE: **Oriencar, S.A.**
Tel. 91/ 683 64 74
GIJON:
Automóviles Huerta, S.A.
Tel. 98/ 537 21 30
GIRONA: **Gironauto, S.L.**
Tel. 972/ 40 19 51
GRANADA: **Dasuko, S.L.**
Tel. 958/ 13 31 44

GRANOLLERS: **Mava Motor, S.L.** Tel. 93/ 879 17 36
HOSPITALET: **Asia Import, S.A.**
Tel. 93/ 474 47 97
HUESCA:
Car Center Coso Real, S.L.
Tel. 974/ 24 29 06
JAEN: **Provisa, S.A.**
Tel. 953/ 26 25 05
LAS ROZAS: **Rotusa.**
Tel 91/ 636 08 81
LEGANES: **Oriencar, S.A.**
Tel. 91/ 680 28 45
LEON:
Carolina Motor, S.L.
Tel. 987/ 26 35 29
LERIDA: **Ilercorauto, S.A.**
Tel. 973/ 28 20 63
LOGROÑO: **Bacirbe, S.L.**
Tel. 941/ 22 04 01
MADRID: **Automec, S.A.**
Tel. 91/ 563 04 69
MALAGA:
Central Motor Sport II, S.L.
Tel. 95/ 224 66 93
MANRESA: **Nordisauto, S.L.**
Tel. 93/ 877 37 36

MATARO: **Mava Motor, S.L.**
Tel. 93/ 757 50 02
MOSTOLES:
Hoyos Motor, S.L.
Tel. 91/ 647 51 71
MURCIA: **Sakura Motor, S.A.L.**
Tel. 968/ 24 25 14
OVIEDO:
Automóviles Huerta, S.A.
Tel. 98/ 528 96 36
PALENCIA: **Dispatur, S.L.**
Tel 979/. 72 57 47
PALMA DE MALLORCA:
Balear Car, S.A.
Tel. 971/ 43 11 82
PAMPLONA:: **Solamotor, S.L.**
Tel. 948/ 23 92 92
SABADELL: **Automóviles Grau Sabadell, S.A.** Tel. 93/ 726 72 11
SALAMANCA:
Motor Turis, S.L.
Tel. 923/ 22 70 75
SAN SEBASTIAN: **Servicios del Automóvil Ulía, S.L.**
Tel. 943/ 31 14 95
SANT BOI: **Korauto 95, S.A.**
Tel. 93/ 630 53 50

SEGOVIA: **Condakar, S.A.**
Tel. 921/ 44 44 32
SEVILLA:
Providencia Motor, S.A.
Tel. 95/ 451 93 99
TARRAGONA: **Tarmotor, S.A.**
Tel. 977/ 54 27 78
TERUEL:
Motor Plumed, S.L.
Tel. 978/. 60 99 37
TERRASSA:
Automóviles Grau, S.A.
Tel. 93/ 788 20 15
TOLEDO: **Aloocio, S.L.**
Tel. 925/ 35 37 99
VALENCIA: **Auto Cetra, S.A.**
Tel. 96/ 392 14 41
VALLADOLID:
Autoconsa, S.L.
Tel. 983/ 33 67 30
VITORIA: **Gastéiz Auto, S.A.**
Tel. 945/ 13 17 80
ZAMORA: **Alobar Motor, S.L.**
Tel. 980/ 52 27 94
ZARAGOZA:
Automercado Zaragoza, S.A.
Tel. 976/ 23 93 04

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

DAEWOO

Para los que lo quieren todo

EQUIPO TRES

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

Director:
Angel Carchenilla

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

Director Comercial: José de la Hoz Pérez-Pla.
Publicidad: Miguel Angel 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/ Basauri, 17. Tel: 558 98 00. Fax: 558 96 62. Modem: 558 96 61. **BARCELONA:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1º D. Tel: (94) 421 72 03. Bilbao.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1993. Depósito Legal: M.30.247. 1993. 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

Coches con historia

TODAVIA retumban los terribles sucesos acaecidos durante la semana pasada, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras, Todos ellos con la marca asesina del terrorismo. Además del dolor inútil y la tragedia que han provocado en víctimas inocentes, tienen como elemento común y protagonista el «vehículo». Sin duda en el atentado de Madrid, perpetrado contra el líder de la oposición y contra la democracia, el héroe ha sido el robusto Audi V8. Un blindado que, junto a la providencia, salvó la vida de José María Aznar. Afortunadamente para todos, ambos han salido del trance muy fortalecidos. No es éste el sitio ni el momento para hablar de las cualidades de Aznar. Pero sí para mencionar algunas de las espectaculares características del coche que le permitió volver a nacer.

Para empezar, el habitáculo está reforzado en acero, kevlar y policarbonato. En los bajos también se utilizan mantas antibombas o antiminas. Los cristales, de 15 milímetros de espesor, están formados por láminas fundidas y, por supuesto, las suspensiones, freno, motor, así como las llantas y los neumáticos, están modificados para soportar los más de 2.000 kilos de peso. En definitiva, un señor coche del que Aznar ya tiene un hermano gemelo aún más avanzado. La buena conducta del que reventó debería valerle al menos para ser considerado como pieza de museo. Una posibilidad impensable para el «malo» del atentado. Se trataba de un vehículo robado y que los terroristas cargaron con 40 kilos de amosal y otros 40 de tornillería y al que, por supuesto, se mantuvieron unidos a través de un cable umbilicar de 210 metros. Cordón que permaneció sobre el asfalto y que ningún miembro de la Seguridad del Estado detectó.

Fuera de nuestras fronteras, más concretamente en la ciudad de Oklahoma, se perpetró el que ya se considera como el más perverso atentado en toda la historia de los Estado Unidos. En este caso el coche bomba estaba cargado con 400 kilos de explosivos y al estallar logró reducir casi a escombros un gran edificio, sede de numerosas oficinas federales. Aquí, el saldo fue terrible. Hasta el momento, 65 víctimas mortales, 400 heridos y otras 150 personas que se dan por desaparecidas.

Ese mismo día, pocas horas después del atentado, fue detenido un joven ultraderechista por conducir a más velocidad de la permitida. La casualidad quiso que aún en las dependencias policiales fuera reconocido y considerado como principal sospechoso. A partir de él se ha descubierto a toda una organización de extrema derecha como la responsable de esta sangrienta acción.

En fin, tanto en la vida real como en el cine, los coches asumen todo el protagonismo. Por eso no quiero olvidar en este espacio el papel desempeñado también por otros vehículos y sus conductores. Los que en cuestión de segundos llegan preparados para salvar vidas. Es a través de una ambulancia dotada de UVI como las victimas de los miserables terroristas han podido tener una segunda oportunidad. Y gracias a los coches de bomberos se controlan fuegos, se desescombra y se localiza a los heridos para prestarles ayuda. Ante cualquier desgracia, la esperanza también suele venir sobre ruedas.

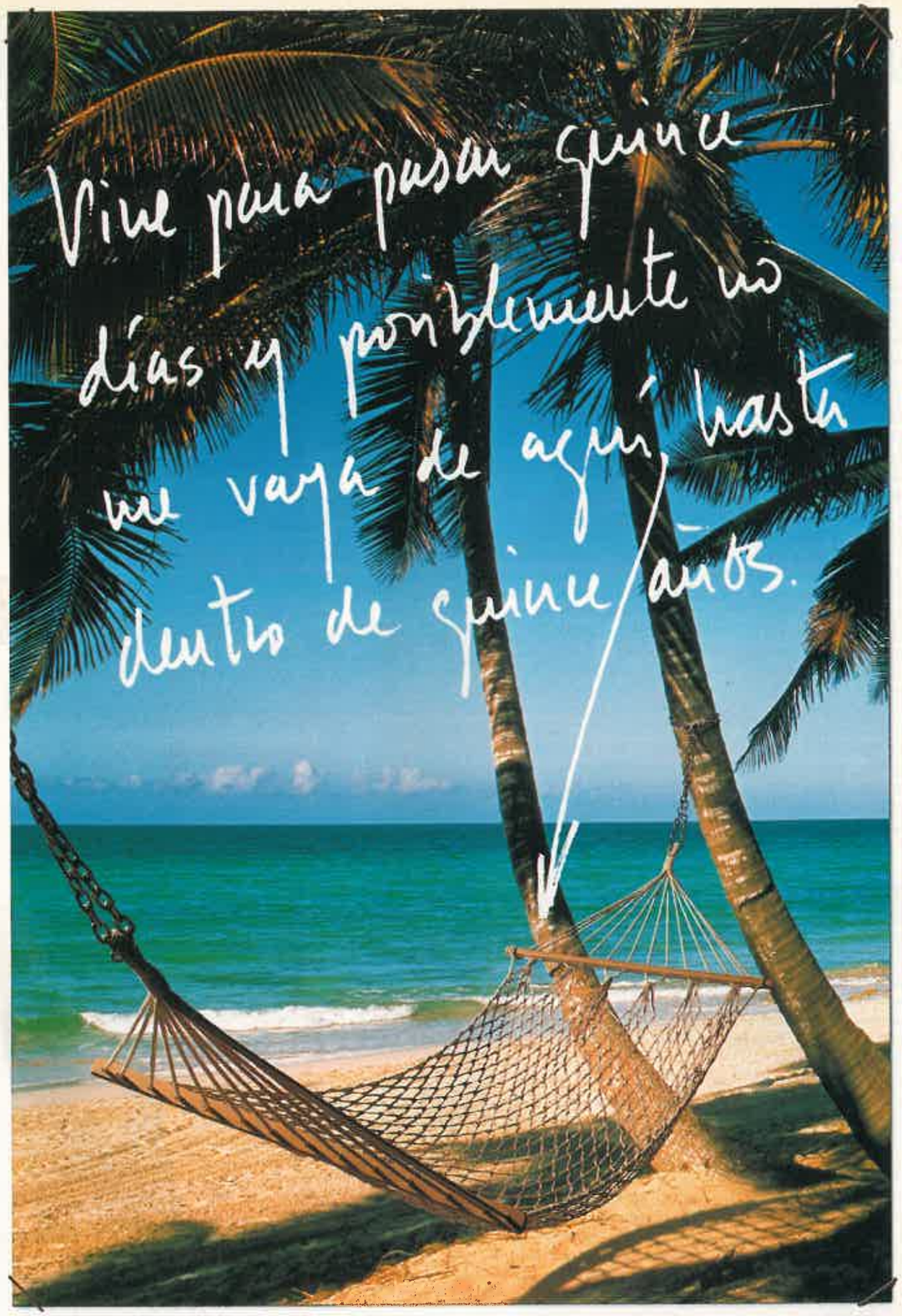
Nota del D. José Manuel Arija, uno de los más queridos y admirados compañeros de esta Casa 16, se nos ha ido. El ha sido una pieza clave de nuestra revista hermana CAMBIO16. Desde su fundación desarrolló en ella toda su labor periodística, últimamente como subdirector. Arija, hombre de izquierdas de palabra, obra y corazón, luchó siempre por la libertad con la herramienta que mejor conocía, su trabajo. Fue precisamente desde el umbral privilegiado del periodismo desde el que siguió acontecimientos tan significativos de nuestra reciente Historia como el fin de la dictadura y la llegada de la Democracia. Todos los que hemos tenido la suerte de trabajar con él y compartir su gran profesionalidad, su ética y su amistad nos hemos quedado casi solos.

ANGEL CARCHENILLA

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

Casa Fundada en Cuba en 1862.

TRANQUILIDAD & RELAX & SILENCIO & PAZ & CALMA & SOSIEGO & BIENESTAR & DESCANSO.



BACARDI CON TODO

CAMPBELL PEDERSEN & PRO

SEMÁFOROS

El importante incremento de la siniestralidad vial en esta pasada Semana Santa ha originado muchos comentarios, escritos y hablados, en los medios de comunicación. Pero, salvo honrosísimas excepciones, se han hecho con una frivolidad y ligereza preocupantes.
Se ha pontificado sobre eficiencia o desacierto de las campañas de tráfico, el estado de las carreteras, la severidad de los controles de velocidad o la preparación de los conductores. Sin conocer los pormenores de todos y cada uno de los accidentes es temerario hacer análisis. Ni siquiera se han atrevido quienes tienen en su mano decenas de datos.

Nos vamos haciendo viejos. Prueba de ello es que cada día tenemos menos amigos que se nos casan... claro que a lo mejor es que eso se lleva poco esta temporada. El caso es que nos llega la noticia de que uno de esos pocos amigos y compañeros, Juan Carlos Payo, se casa con otra amiga y compañera, Carolina Humet. Se conocieron ambos en esta casa, de la que se fueron un día dejándonos un poco solos. ¡Que la suerte y la alegría acompañe vuestra vida!

LANCIA DELTA HPE

Ahora en tres puertas

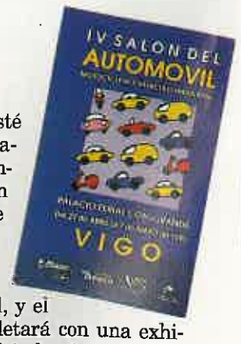
DESPUÉS del Salón de Barcelona está prevista la comercialización en España del Delta con carrocería tres puertas, una versión que se sitúa en lo alto de la gama y que se reconoce por las famosas siglas HPE. Se va a ofrecer con tres motorizaciones, dos de gasolina y un turbodiesel, que son las mismas que ya llevan sus hermanos de cinco puertas. Los precios, todavía no definitivos, podrían variar entre los 2.500.000 pesetas del turbodiesel, 2.700.000 pesetas del 16V y 3.900.000 pesetas del HF.

Por otro lado, tras nueve años de éxitos, con seis títulos en el Campeonato del Mundo de Rallyes, los últimos Lancia Delta Integrale han salido de la planta italiana. Como se sabe, el Integrale de tracción a las cuatro ruedas es la única versión que se producía (en series limitadas) del viejo Delta, sustituido por el actual Delta de muy diferente configuración.

Las dos últimas series se han destinado a Europa y Japón. Para los primeros, se han fabricado 200 unidades, bautizadas Dealer's Collection y Edizione Finale. Se han pintado en un color perla nacarado exclusivo, con tapicería de cuero color beige. Mecánicamente son idénticos a la versión HF Integrale, de 2 litros turbo 16 válvulas, que con catalizador desarrolla 211 caballos.

UN SALON EN ALZA

La cuarta cita en Vigo



EN sus cuatro años de vida, el Salón del Automóvil de Vigo se ha ido consolidando hasta reunir en esta edición 59 expositores. El salón, que tendrá lugar del 29 de abril al 7 de mayo en en el Palacio Ferial Cotogrande, tendrá también un importante apartado para las motocicletas, vehículos industriales e industria auxiliar, sectores en los que habrá unas cuantas novedades así como entre los fabricantes de automóviles. Entre estas novedades destacan la nueva Serie 323 de Mazda, el Sportage de Kia, el Stratus de Chrysler y el Fiat Barchetta. Además, la nueva gama Sprinter de Mercedes será la primera vez que esté presente en un salón. Habrá una amplia representación de vehículos de competición, encabezados por el Williams Renault de F-1 de Damon Hill, y el certamen se completará con una exhibición diaria de vehículos 4x4, travesías en todoterreno por los montes cercanos a Vigo, un espectacular trial indoor y una prueba del campeonato Gallego de Trial.

Vitamina C.

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

▶ **Desde 4.390.000* ptas.**

Mercedes-Benz

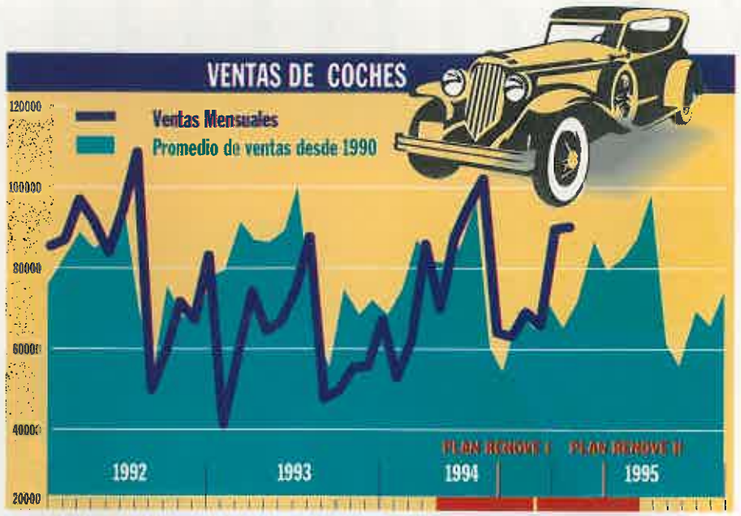
* IVA e impuesto de matriculación incluidos.

VW Y AUDI EN RENTING

El Renting es un sistema de alquiler a largo plazo que se está imponiendo en los coches de flotas o empresa. La empresa Servilease, dedicada a la venta por leasing de los coches de las marcas Volkswagen y Audi, ha puesto en servicio esta modalidad de alquiler. Mediante ella, los usuarios abonan una mensualidad fija, durante un periodo de tiempo que oscila entre uno y cuatro años, despreocupándose de cualquier otro gasto que origine su automóvil, excepto combustible. Esto permite conocer con exactitud los costes de explotación del coche y se añaden importantes ventajas fiscales.

SYMPOSIUM SOBRE CARRETERAS

Del 24 al 28 de abril, tendrá lugar en Almagro (Ciudad Real) el XIII Symposium Nacional de Vías y Obras de la Administración Local. Organizado por la Asociación Profesional de Ingenieros de Caminos, y patrocinado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y la Diputación Provincial de Ciudad Real, pretende discutir las diferentes fases de la construcción de las carreteras locales desde la perspectiva del de los criterios medioambientales.



ESTADISTICA

Ligero crecimiento de las ventas

DURANTE el pasado mes de marzo, las ventas de automóviles experimentaron un incremento del 8,11 por ciento en comparación al mismo mes del año anterior.

Este dato, que a simple vista podría parecer positivo, está ligado al incremento estacional y atípico en un 27 por ciento de las adquisiciones de coches de alquiler, con lo que la variación del mercado normal sería de apenas un 2 por ciento. Esta cifra viene a reforzar la impresión de la patronal Anfac, en el sentido de que la situación del mercado del automóvil se está deteriorando hasta el punto de invalidar las moderadas previsiones de principios de año.

En el primer trimestre del año se han matriculado 208.647 turismos, lo que representa un incremento del 3,92 por ciento con relación a igual periodo del 94, pero estaría un 11,01 por ciento por debajo de la media del periodo acumulado (años 89 a 94).

Por otra parte, según estimaciones de la misma patronal, si se consideran únicamente las ventas a particulares, la demanda en lo que va de año estaría ya unas décimas por debajo de los niveles del año 1994.

Por marcas, Renault experimentó en este primer mes un fuerte descenso (del 18,39 por ciento) que le hace perder el liderazgo que venía ostentando desde hace muchos meses, siendo relevada por Ford, a la que siguen Opel y Peugeot. Renault, pese a todo, sigue siendo líder en el trimestre, aunque bajando un 1,66 por ciento en relación al mismo periodo del año anterior.

Marca 95/94	Marzo Unidades	95/94 %	Acumulado Unidades	%
Ford	13.539	7,73	28.844	-2,89
Opel	11.483	2,08	23.139	-7,83
Peugeot	11.480	13,16	23.789	3,05
Renault	11 102	-18,39	29.431	-1,66
Seat	9.419	8,31	21 953	2,94
Fiat	8.221	647,16	15.574	54,15
Citroën	7 988	5,11	19.316	7,19
Volkswagen	4.827	26,66	12.905	30,87
Audi	2.422	61,25	4.981	24,15
Nissan	1.766	-82,02	4.103	-34,82
Rover	1 542	-29,14	4 179	-7,34
BMW	1 259	8,72	2.855	-18,68
Hyundai	1.163	93,83	2.303	43,58
Mercedes	962	-4,47	2.668	3,01
Lancia	925	53,65	1.853	23,04
Volvo	854	-12,77	2 565	0,08
Honda	837	50,54	1.880	28,68
Alfa Romeo	479	31,59	1.042	27,54
Skoda	451	111,74	888	37,89
Toyota	400	-11,50	1 040	-3,97
Chrysler	366	19,61	764	9,61
Suzuki	268	131,03	520	14,79
Saab	157	16,30	409	28,21
Otras	982	73,19	1.646	19,79
TOTAL	**92.892**	**8,11**	**208.647**	**3,92**

NOVEDADES EN LA GAMA

Renault Master

EL sector de los vehículos industriales está conociendo un inusitado movimiento en las últimas semanas. Le llega ahora el turno a Renault, que acaba de iniciar la comercialización de la nueva gama de su furgoneta Master. La gran novedad es la incorporación de un motor turbodiesel de 96 caballos, que será especialmente apreciado para los usuarios de carretera y que se ofrecerá en diferentes versiones de carrocería, con una longitud máxima de 5 metros y un volumen de carga de 10,45 metros cúbicos.

En cuanto al nivel de equipamiento, cabe señalar que las nuevas Master tienen los mismos elementos que un turismo, con elevalunas eléctricos, preinstalación de radio, llave única de contacto y un largo etcétera. Los precios para la versión RH2h y RJ2G son de 3,7 y 3,5 millones de pesetas respectivamente.

GENERAL MOTORS

Vende National Car Rental

GENERAL Motors Corporation, la casa matriz en Detroit, acaba de desprenderse de una de sus empresas filiales, la National Car Rental, dedicada al alquiler de coches sin conductor y con una implantación de más de 5.000 puntos de atención al cliente, en 132 países, con una plantilla de 6.400 empleados. Aunque el monto de la operación no se ha desvelado, se estima que superará los mil millones de pesetas. La National fue comprada por GM en septiembre de 1988, en un periodo en que la firma arrojaba pérdidas de gran consideración. Tras invertir 750 millones de dólares en los tres últimos años, National logró por fin obtener beneficios en el ejercicio de 1994, lo que ha aprovechado GM para venderla a buen precio.

Poco se sabe del comprador: un consorcio inversor llamado NCR, a cuyo frente se encuentra William Lobeck.

De buena fuente

Supertasa para los diesel

En el Ministerio de Economía se estudia la posibilidad de establecer una tasa anual para los turismos diesel. Un grupo de funcionarios de este Ministerio considera que la menor fiscalidad del combustible diesel está favoreciendo a usuarios de automóviles de lujo y alta cilindrada. Por ahora sólo se trata de una propuesta que afectaría a los coches de más de 2,5 litros, dejando exentos a los vehículos de servicio público, autoescuelas y derivados de turismo, aunque son poco habituales en altas cilindradas. La hipótesis de trabajo contempla el pago de una tasa en el entorno a las 50.000 pesetas anuales, variable según la cilindrada de cada vehículo. Uno de los argumentos a favor de esta supertasa es que no perjudicaría a los fabricantes instalados en España y sólo a algunos importadores, pero favoreciendo a la balanza de pagos. Un impuesto de este tipo existe desde hace años en Italia y es posible que también se implante en Francia, aunque en el país vecino ha encontrado una fuerte oposición.

Accidentes en Semana Santa: sin conclusiones

La Dirección General de Tráfico no encuentra ningún factor específico que justifique el incremento en la siniestralidad. Un primer análisis de los datos estadísticos no permite extraer ninguna consecuencia importante. La mayoría de los accidentes se han producido en la madrugada, en automóviles conducidos por jóvenes; colisiones y salidas de la vía son los más frecuentes. La comparación con los datos del año 94 no es tampoco relevante, toda vez que el incremento en el número de coches en circulación fue superior al 50 por ciento.

Los jóvenes lo tienen mal con los seguros

Las compañías de seguros se niegan a asegurar a los jóvenes. Ocurre en todos los países europeos y tiene muy difícil solución. En Gran Bretaña, una de las asociaciones de consumidores más prestigiosas acaba de poner de manifiesto que una póliza de seguro que a un ciudano de 40 años y profesión estable le cuesta 350 libras (70.000 pesetas), a un joven de 18 años le puede costar hasta 1.800 libras (350.000 pesetas). En los países de la UE, los precios de los seguros son libres y se aplican en función del grupo de riesgo.

MUSICA SOBRE RUEDAS

LLEVAMOS tiempo anunciando que empieza la nueva era dorada de los cantautores y aquí nos llega un argumento más. Se llama Pedro Guerra y su primer disco es «**Golosinas**» (BMG Ariola 251572), una grabación hecha en estudio pero con el estilo y espíritu del directo, que es donde Pedro Guerra ha cimentado su reputación en estas últimas temporadas. No es un novato, pues había grabado con el Taller Canario de Canción. Y había saboreado el éxito cuando Víctor y Ana le grabaron «Contamíname».

Ahora ha llegado su turno y el disco explota de ideas, talento y de influencias pop, folk, brasileiras, etc. Creo que vamos a tener Guerra para rato, y no sólo en sus discos. Muchos cantantes se van a poner en la cola para hacerse con sus canciones.

Morrisey, el que fuera alma de los Smiths, lleva tiempo trabajando en solitario y convirtiéndose en uno de los faros-guía del nuevo rock británico. Lo ha mantenido lúcido en los últimos seis años y cree que ha llegado el momento de reunir lo más significativo de su obra en esta primera recopilación, «**World of Morrisey**» (Parlophone 32448 2), que curiosamente coincide con el relanzamiento de los singles de los Smiths, su grupo de origen. Si aún no conocen a Morrisey, ésta es la oportunidad de ponerse al día. Pero apresúrense porque no se puede entrar en la nueva música británica sin haber atravesado esta puerta. Cualquier otra vía sólo nos llevaría a confusión y despiste. Esta, además, está repleta de buena música.

Revolver se ha quedado en un grupo de un solo hombre, Carlos J. Goñi que, astutamente, mantiene el nombre de la banda que es el que le dio a conocer y a triunfar. Después de un álbum «acústico» en el que repetía canciones ya sabidas, ha grabado en estudio «**Eldorado**» (WEA 99531 2), una colección de temas nuevos muy bien construidos, con esa solidez aprendida de los grandes monstruos americanos en los que se inspira y por los que declara su admiración. Quizás no sea muy original, pero en unos tiempos en que muchos intérpretes de fama parece que llevan sus canciones prendidas con alfileres, la seguridad y el dominio de los temas que muestra Goñi son de agradecer. Y además escribe muy buenas composiciones.

Víctor Víctor es un cantante dominicano que comparte con Juan Luis Guerra el lanzamiento de la bachata, aunque no llega a repartirse la fama en igualdad de condiciones que el líder de los 4:40. Pero es un excelente compositor, un creador de estilo y un más que estimable intérprete que no ha querido, caso de Guerra, fusionar su música dominicana con ritmos pop. Su último trabajo se titula «**Un chin de veneno**» (RCA 24349 2) y es un gran ejercicio de relajación y armonía. Bellas canciones, cantadas con serenidad, auténticos cursos de las armonías y cadencias de la bachata en estado puro y, sobre todo, unas canciones que van entrando muy adentro poco a poco pero que cuando consiguen instalarse no se van con facilidad.

JOSÉ RAMON PARDO

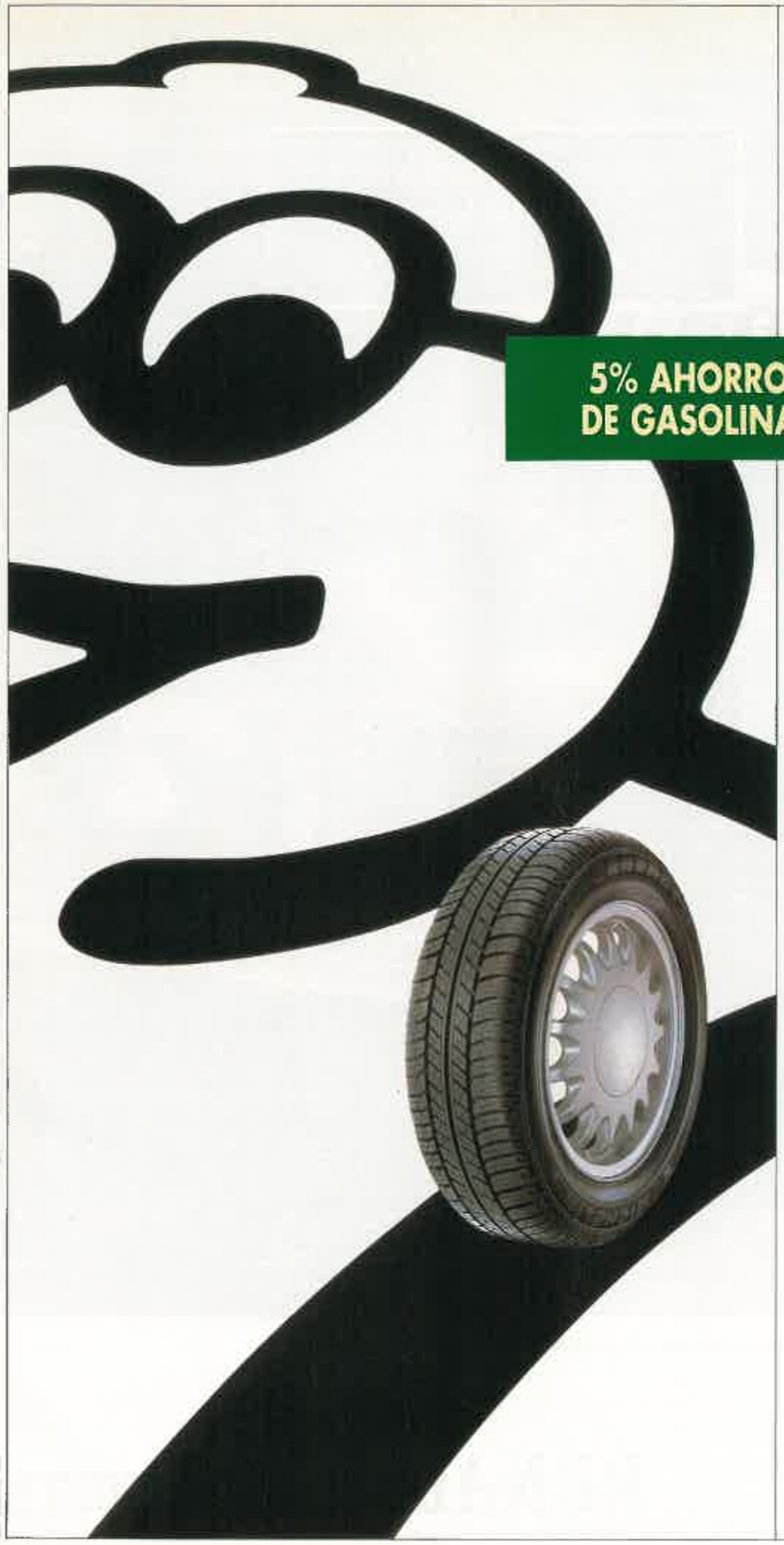
AMERICANOS EN EL PORT OLIMPIC

Los 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 la Ciudad Condal. Los interesados pueden ponerse en contacto con el ACCC en el teléfono 93 335 94 44.

REVISTA EN VIDEO

Acaba de ponerse a la venta el número 38 del Videomensual del Automomovilismo, la revista de coches editada en vídeo, producida por Video Barros.
En su último libro se ofrecen reportajes y pruebas sobre el Volvo 850 T5-R, el Volkswagen

Polo 1.6, Fiat Coupé, Hyundai Sonata V6 y un estudiado y cuidado magazine de novedades. Dentro del terreno deportivo, un exhaustivo reportaje de media hora sobre la última edición del Rallye de Suecia, puntuable en el mundial. La revista Videomensual se vende solamente por suscripciones a un precio anual de 17.674 pesetas. Para más información, o si desea suscribirse, pueden dirigirse al teléfono (91) 55 44 883.



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

¿Cómo se puede ahorrar gasolina con un neumático?

Con la tecnología del Neumático Verde, Michelin ha desarrollado un neumático revolucionario: el ENERGY. Además de poseer las cualidades tradicionales del neumático Michelin –agarre, 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).

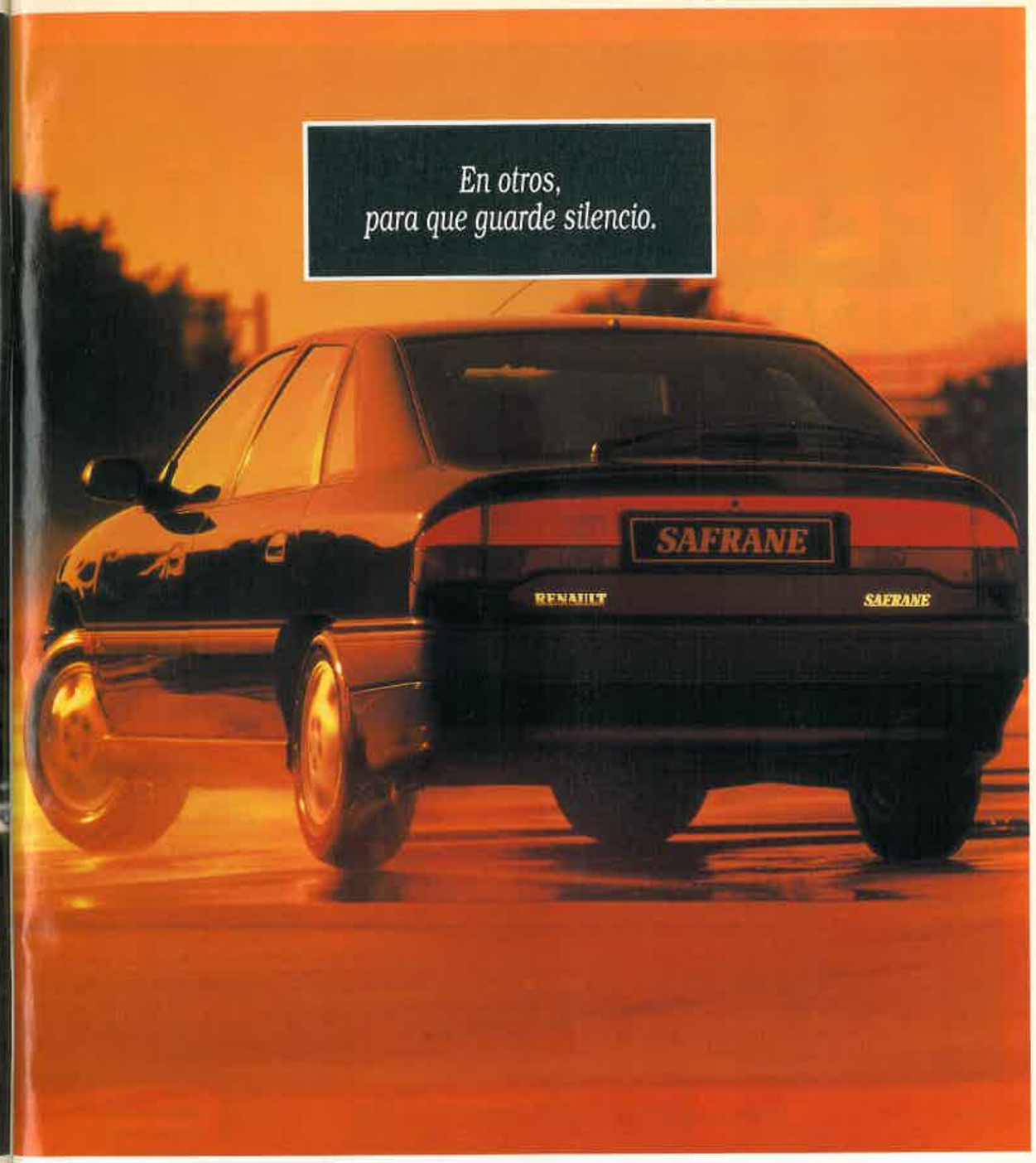
NUEVO
MICHELIN ENERGY
MENOS ENERGÍA PARA RODAR

MICHELIN

A3 95009 2E

LINTAS

En algunos de nuestros coches todo está hecho para que el motor se exprese.



En otros, para que guarde silencio.

Campeón del Mundo de Fórmula 1 de Constructores, por tercer año consecutivo.

RENAULT. Ganamos siendo diferentes.

RENAULT

ROVER 400

PERSONALIDAD PROPIA

En septiembre llegarán a los concesionarios españoles las primeras unidades del nuevo Rover 400. Aunque es innegable la similitud con el Honda Civic, del cual toma la plataforma y gran parte de la carrocería, las diferencias estéticas y mecánicas confieren al coche inglés una personalidad propia.

HAN bastado unos ligeros retoques en la carrocería para que este nuevo Rover quede perfectamente encuadrado en la marca. El aspecto de familia se ha conseguido y lo cierto es que la estética resulta muy acertada. El nuevo Rover se presenta, inicialmente, con carrocería de cinco puertas y con tres posibles motorizaciones; un 1.4, 1.6 y 1.6 automático. Más adelante aparecerán versiones de cuatro puertas y motores de dos litros, así como una versión con el nuevo motor diesel de la Serie L que recientemente se ha incorporado en la gama 600.

Rover ha marcado las diferencias respecto al Civic de Honda. Además de la estética, en este modelo se emplean los motores de la Serie K, en el cual hay que destacar el nuevo motor de 1.6 litros realizado a partir del 1.4. Aunque inicialmente este motor se diseñó ◆◆◆

En el interior se puede optar por colores claros en los paneles laterales y en el salpicadero. Las inserciones de madera aportan una buena imagen al conjunto.

El próximo año la gama se completará con la versión de cuatro puertas que ya anticipan los diseñadores.

FICHA TECNICA

MOTOR	1.4 16 V.	1.6 16 V.	1.6 Auto
Disposición	Delantero transversal.	Delantero transversal.	Delantero transversal.
Nº de cilindros	4 en línea.	4 en línea.	4 en línea.
Cilindrada (c.c.)	1.396	1.588	1.590
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.
Compresión	10,5 a 1	10,5 a 1	9,1 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	103 cv/6.000	111 cv/6.000	113 cv/6.200
Par máximo / r.p.m	12,9 mkg/3.000	14,8 mkg/3.000	14,3 mkg/5.100
TRANSMISION			
Tracción	Delantera.	Delantera.	Delantera.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Auto 4 marchas.
DIRECCION Y FRENOS			
Sistema	Cremallera.	Cremallera.	Cremallera.
Frenos: Sistema(Del/Tras)	Discos/tambor.	Discos/tambor.	Discos/tambor.
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente.	Independiente.	Independiente.
Trasera	Independiente.	Independiente.	Independiente.
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.120	1.120	1.155
Largo/ancho/alto (mm)	4.315/1.695/1.390	4.315/1.695/1.390	4.315/1.695/1.390
Capacidad del deposito (l)	55	55	55
Volumen del maletero (l) (3/5p)	375/717	375/717	375/717
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,8	10,8	12,8
Velocidad Máxima (km/h)	185	190	190
Consumo Urbano (l/100 km)	8,9	9,5	10,1
A 90 km/h (l/100 km)	5,1	5,1	6,5
A 120 km/h (l/100 km)	6,5	6,5	8,1

para esta cilindrada, una modificación en las camisas de los cilindros ha permitido aumentar el diámetro de los mismos para incrementar la cilindrada. Así pues, ahora se consiguen 111 caballos, cifra más que razonable para un motor de esta cilindrada. El otro motor de 1.6 se utilizará sólo en las versiones con cambio automático y es un motor de origen Honda.

En principio, el Rover 400 es un coche que se encuentra, por tamaño (4,3 metros de largo), a caballo entre dos segmentos, pero el nivel de equipamiento que ofrece sitúa al modelo muy próximo a rivales del tipo del Ford Mondeo o Seat Toledo, con los cuales competirá de tú a tú en cuanto disponga del motor de dos litros. Además del estilo y del buen nivel de equipamiento, el Rover presenta como argumentos un excelente confort de marcha y un comportamiento intachable. Sin embargo en el otro lado de la balanza se encuentra una habitabilidad inferior a éstos en virtud de unas dimensiones externas más compactas. Si bien en las plazas delanteras la amplitud está al nivel, detrás el espacio es algo justo, tanto a lo largo como a lo alto. El maletero, con 375 litros de capacidad, resulta aprovechable en virtud de sus formas regulares.

En marcha, tanto el motor 1.4 como el 1.6 resultan agradables y progresivos. Aunque sobre el papel sólo hay ocho caballos de diferencia entre uno y otro, lo cierto es que en carretera la diferencia parece mucho mayor, sobre todo por la facilidad que tiene el motor 1.6 para recuperarse desde regímenes bajos.

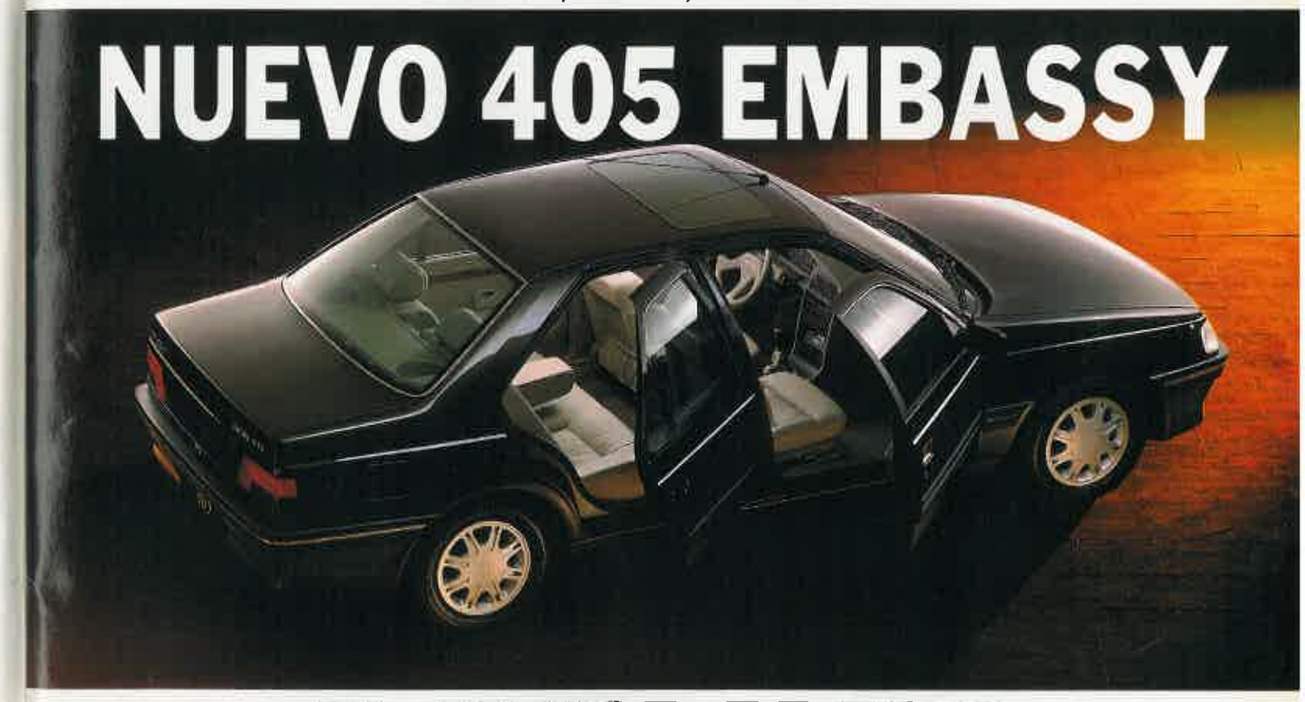
El comportamiento no plantea problemas y el coche transmite confianza. Se ha trabajado mucho para reducir el nivel de vibraciones y el resultado es que el nuevo Rover 400 se desliza con una gran suavidad en todo momento.

Aunque todavía no está definido el equipamiento final de los coches en España, todos contarán con airbag para el conductor. El margen de precios inicial en el momento de su lanzamiento se sitúa entre 2,3 millones para las versiones más económicas del 1.4 y 2,9 para el 1.6 más equipado.

VICTOR PICCIONE

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.

405 PEUGEOT

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.

Como corresponde a la marca el interior de los nuevos Clase E es muy lujoso y está cuidado hasta el mínimo detalle.

El nuevo coche ha crecido. Esto se deja sentir en su interior, que es más amplio, sobre todo en las plazas traseras.

Uno de los detalles que más disntingue a los nuevos modelos de la Clase E son los dobles faros de tipo elipsoidal.

Las mecánicas pertenecen a la nueva serie de motores multiválvulas de la marca el E 230 es nuevo en esta gama.

NUEVA CLASE E DE MERCEDES

UNA GENERACION MEJOR DOTADA

Mercedes pondrá a la venta su nueva Clase E en junio. Una gama con un diseño más estilizado, más segura y económica y con un equipamiento superior al de su antecesora.

Mercedes ha cuidado mucho la seguridad en este nuevo coche. Como novedad ofrecerá en opción airbag lateral.

EL próximo 23 de junio Mercedes lanzará en Europa su nueva Clase E. Una serie que nada tendrá que ver con su predecesora. En Mercedes han tirado la casa por la ventana y no han escatimado esfuerzo a la hora de realizar este modelo. El diseño de la carrocería es de los más atrevidos que ha hecho nunca la marca de la estrella, ha dotado a los nuevos Clase E de unas líneas más estilizadas, con un capó ondulado y un parabrisas y luneta traseras más inclinados que le dan un atractivo aspecto de coupé y una imagen mucho más dinámica. Esto también ha permitido obtener un coeficiente aerodinámico insospechado, un Cx de 0,27 en el E 200 y en el E 220 Diesel, siendo las berlinas de serie con mejor coeficiente aerodinámico del mundo. Otro aspecto que lo diferencia de la anterior Clase E son los faros, Mercedes ha desechado sus tradicionales faros rectangulares y se ha inclinado por unos dobles elipsoidales que le confieren una mayor personalidad.

Al margen de los cambios estéticos que presenta en el exterior, la nueva Clase E ha crecido un poco. Su longitud es ligeramente mayor, algo que si bien a simple vista es difícil descubrir, se deja notar en el interior con un habitáculo más generoso, sobre todo en las plazas traseras. Algo que también distingue a los Mercedes Clase E con respecto a sus predecesores es su mejor equipamiento de serie y la mayor seguridad, tanto activa como pasiva, que ofrecen. Una cosa importante es que los ingenieros de la marca se han esforzado mucho en lograr un peso lo más ajustado posible y han conseguido, contando con el handicap de una carrocería de mayores dimensiones y una dotación más completa de serie, que este vehículo pese menos que el anterior.

En lo que a equipamiento se refiere, Mercedes ha establecido tres niveles de acabado: Línea Clasic, Elegance y Avantgarde, siendo por llamarlo de alguna forma la Clasic la más básica y la Avantgarde la más completa de las tres. La primera de ellas ya ofrece un equipamiento superior que el de la anterior Clase E, contando entre los elementos que ofrece de serie con sistema de control de tracción y climatizador automático. Los niveles superiores se ven beneficiados de un aumento en su dotación de fábrica y están rematados con detalles exclusivos; en el caso del Elegance, dispone de aplicaciones cromadas en los paragolpes, revestimientos laterales y las manillas de las puertas. El Avantgarde cuenta con unas suspensiones rebajadas y más firmes, con unos neumáticos anchos en medida 215/55 R 16 y con los paragolpes y molduras laterales del color de la carrocería, resultando las versiones con mayor talante deportivo de la gama.

Si la nueva Clase E de Mercedes presenta muchas innovaciones estéticas, las novedades técnicas son también numerosas. La gama la componen un total de nueve motores: cinco de gasolina y cuatro diesel, aunque entre éstos últimos nosotros desestimaremos el E 250 Diesel, del que está prevista su comercialización sólo en Portugal, Grecia e Italia por presentar importantes ventajas fiscales en esos países. Sobre el abanico de motores de esta serie, hay que destacar que los responsables del desarrollo de este vehículo han tenido una especial preocupación en lograr unas cifras de consumo muy reducidas, algo que han conseguido gracias a la mejor aerodinámica de la carrocería y el menor peso del conjunto del vehículo. En general hay que decir que los nuevos Clase E consumen hasta un 10 por ciento menos que sus predecesores, logrando además una importante reducción de las emisiones contaminantes, algo que ha sido posible debido a la moderna tecnología que encierran estos motores. Entre estas mecánicas, que pertenecen a la nueva generación multiválvulas de gasolina y diesel que Mercedes está utilizando en otras gamas, hay que destacar el E 290 Turbodiesel de inyección directa de 129 caballos de potencia, que ofrece un consumo de 6,2 litros de gasoil cada cien kilómetros y el E 230 con 150 caballos de potencia y un consumo medio de gasolina de 8,3 litros cada cien kilómetros.

El resto de apartados mecánicos muy poco tienen que ver con los conocidos en los actuales Clase E. Las cajas de cambios automáticas son mucho más sofisticadas y disponen del sistema de tracción antideslizante ASR, que reduce el par motor e interviene sobre los frenos de las

FICHA TECNICA

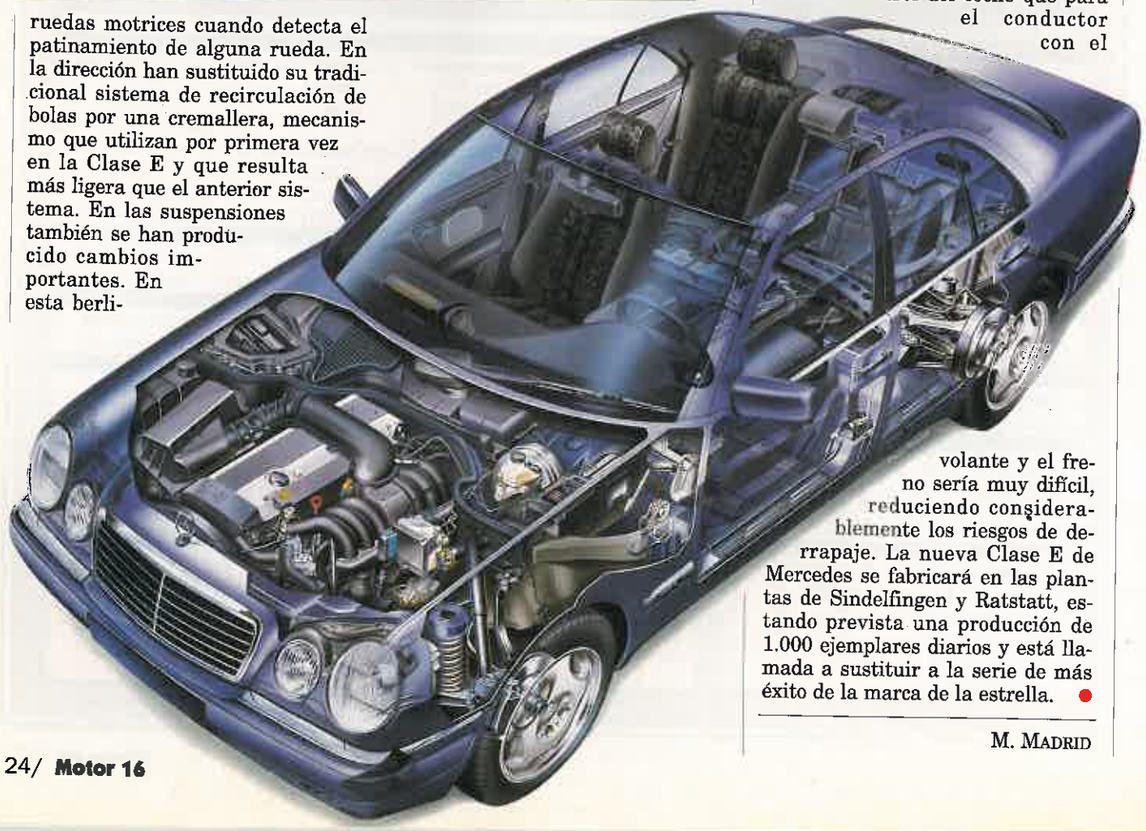
MOTOR	E 220 D	E 220 TD	E 300 D
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea.	5 en línea.	6 en línea.
Cilindrada (c.c.)	2.155	2.874	2.996
Nº válvulas por cilindro	4	2	4
Alimentación	Bomba de inyección.	Bom. de iny. + Turbo	Bomba de inyección.
Compresión	22,0 a 1	19,5 a 1	22,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	95 cv/5.000	129 cv/4.000	136 cv/5.000
Par máximo / r.p.m	15,3 mkg/3.100	30,6 mkg/1.800	21,4 mkg/2.200
TRANSMISION			
Tracción	Trasera.	Trasera.	Trasera.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
DIRECCION Y FRENOS			
Sistema	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente.	Independiente.	Independiente.
Trasera	Independiente.	Independiente.	Independiente.
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.460	1.540	1.490
Largo/ancho/alto (mm)	4.795/1.799/1.438	4.795/1.799/1.438	4.795/1.799/1.438
Capacidad del depósito (l)	65	65	65
Volumen del maletero (l) (3/5p)	520	520	520
PRESTACIONES Y CONSUMO			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	17,0	11,5	13,0
Velocidad Máxima (km/h)	180	200	205
Consumo Urbano (l/100 km)	8,3	7,8	10,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,0	4,6	5,3
A 120 km/h (l/100 km)	6,5	6,2	6,8

FICHA TECNICA

MOTOR	E 200	E 230	E 280	E 320	E 420
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea.	4 en línea.	6 en línea.	6 en línea.	8 en V.
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.295	2.799	3.199	4.196
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.
Compresion	9,6 a 1	10,4 a 1	10.0 a 1	10,0 a 1	11,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	136 cv/5.500	150 cv/5.400	193 cv/5.500	220 cv/5.500	279 cv/5.700
Par máximo / r.p.m	19,3 mkg/4.000	22.4 mkg/3.700	27,5 mkg/3.750	32,1 mkg/4.000	40,8 mkg/3.900
TRANSMISION					
Tracción	Trasera.	Trasera.	Trasera.	Trasera.	Trasera.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Automático 4 marchas.	Automático 5 marchas.
DIRECCION Y FRENOS					
Sistema	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES					
Delantera	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.
Trasera	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.
PESO Y DIMENSIONES					
En orden de marcha (kg.)	1.440	1.380	1.570	1.600	1.690
Largo/ancho/alto (mm)	4.795/1.799/1.438	4.795/1.799/1.438	4.795/1.799/1.438	4.795/1.799/1.438	4.795/1.799/1.438
Capacidad del depósito (l)	65	65	80	80	80
Volumen del maletero (l)	520	520	500	500	500
PRESTACIONES Y CONSUMO					
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,3	10,5	9,1	7,8	7,0
Velocidad Máxima (km/h)	205	215	230	235	250
Consumo Urbano (l/100 km)	10,9	11,3	14,6	12,9	14,1
A 90 km/h (l/100 km)	6,1	6,1	7,5	8,3	8,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,6	7,5	9,0	9,9	9,7

ruedas motrices cuando detecta el patinamiento de alguna rueda. En la dirección han sustituido su tradicional sistema de recirculación de bolas por una cremallera, mecanismo que utilizan por primera vez en la Clase E y que resulta más ligera que el anterior sistema. En las suspensiones también se han producido cambios importantes. En esta berlina han recurrido a unos muelles algo más duros y a una nueva generación de amortiguadores de gas a presión con cilindros divididos, que trabajan de una forma muy progresiva, proporcionando a la vez que una estabilidad a toda prueba un elevadísimo confort de marcha. En el eje delantero han recurrido al sistema de eje de trapecio articulado, similar al que utilizan en los Clase C y S. En el eje trasero siguen utilizando el eficaz sistema de eje multibrazo.

En todo lo que se refiere a la seguridad, la nueva Clase E presenta los últimos sistemas desarrollados por y para Mercedes. Además del doble airbag delantero, para conductor y acompañante, la marca ofrece opcionalmente airbag laterales. Además estos coches cuentan con ABS, sistema de control de tracción y antideslizamiento y la gran novedad en el campo de la seguridad, el ESP, o como se conoce familiarmente sistema de conducción pilotada, que de momento sólo estará disponible en el E 420. El ESP permite en situaciones críticas un control del coche que para el conductor con el volante y el freno sería muy difícil, reduciendo considerablemente los riesgos de derrapaje. La nueva Clase E de Mercedes se fabricará en las plantas de Sindelfingen y Ratstatt, estando prevista una producción de 1.000 ejemplares diarios y está llamada a sustituir a la serie de más éxito de la marca de la estrella. ●



M. MADRID

Aplastante

SPORTAGE 4X4 ■ 5P ■ Motor 2.0 litros ■ Hasta 135 CV ■ 8,5 litros a 90 Km/h*■

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 automovil.
*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.

Coeficiente 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.**

GARANTIA 3 AÑOS
RED EN TODA ESPAÑA

Sportage
El coche elevado al cubo.

KIA
KIA MOTORS

ALFA ROMEO 146

MAS PUERTAS MAS ELEGANCIA

El nuevo modelo de Alfa Romeo se presenta con una atractiva carrocería de cinco puertas. Si bien el nuevo 146 de cintura hacia adelante conserva la apariencia del 145, de cintura hacia atrás se transforma en una berlina muy elegante.

Los motores que animarán el nuevo Alfa Romeo 146 serán los mismos que se montan en el modelo 145. Tres propulsores Boxer de gasolina, uno de ellos de 16 válvulas y uno de mecánica diesel turboalimentada.

CUANDO apareció hace un año el modelo 145 de Alfa Romeo, se pensó que sería el sustituto del desaparecido 33. Pero lo cierto es que el Alfa Romeo 146, que hará su aparición en España en la pasarela del Salón de Barcelona en el mes de mayo, es, por sus características, el verdadero sucesor del 33. Comparte con éste una carrocería de dos volúmenes y medio, perfil cuneiforme, cinco puertas y una zaga respingona. Mientras que el Alfa Romeo 145 se encasilla en otro estilo de coche por tener carrocería de dos volúmenes y sólo dos puertas con portón trasero a ras de la carrocería.

Si bien la parte delantera del nuevo Alfa Romeo 146 conserva las formas del 145, la mitad trasera, totalmente renovada, es lo que le imprime un aspecto diferente rayano en lo deportivo. Pero no sólo eso; el Alfa Romeo 146 esboza algunas de las soluciones estilísticas del último deportivo de Alfa Romeo, el GTV, para cautivar a un comprador de gustos refinados. Las líneas cuneiformes de la parte posterior del nuevo modelo derivan directamente de la experiencia de Alfa Romeo en la competición. Aerodinámica, estructura compacta y sensación de solidez son su herencia. El Alfa Romeo 146 es una berlina de tipo medio que mide 4,25 metros de longitud (16 centímetros más que el 145), 1,71 metros de ancho y con un volumen del maletero de 380 litros, 60 más que el 145.

Los motores que impulsarán el nuevo Alfa Romeo 146 van a ser los mismos que mueven en la actualidad al 145. Tres propulsores de gasolina Boxer, o sea, de cilindros contrapuestos y uno de mecánica diesel. Este último con 1,9 litros de cilindrada recurre a la sobrealimentación mediante un turbocompresor y desarrolla 90 caballos de potencia. Los propulsores de gasolina con ocho válvulas comprenden cilindradas de 1,3 y 1,6 litros y tienen una potencia de 90 y 103 caballos respectivamente. El otro motor de gasolina es un 16 válvulas de 1.712 centímetros cúbicos que alcanza una potencia máxima de 129 caballos.

Pero el rey de los motores aparecerá después del verano. Se trata de un dos litros Twin Spark ◆◆◆

Si la parte anterior del 146 presenta las mismas formas que el 145, la posterior es totalmente diferente.

Todas las versiones del nuevo Alfa Romeo 146 dispondrán de dirección asistida de serie así como de un antirrobo que inmoviliza el coche si no se abre con su llave.

de 16 válvulas y alta potencia, 150 caballos. Un motor de nueva factura que seguramente también se incorporará en el Alfa Romeo 145 de versión deportiva, la Quadrifoglio Verde, así como en los otros modelos de Alfa Romeo existentes en el mercado. Este nuevo motor de altas prestaciones recurre a los cuatro cilindros en línea, dejando a un lado el histórico motor de configuración Boxer con 24 años de existencia. Esto es porque nacido como un 1.186 centímetros cúbicos, no hubiese soportado cilindradas superiores a los actuales 1.712 centímetros cúbicos. Con 16 válvulas, ocho bujías (dos por cilindro), un sofisticado variador de fase, doble encendido, dos árboles de levas en culata y dos árboles de equilibrado en el bloque, tendrá con toda seguridad un funcionamiento de suavidad más comparable a un seis cilindros, pero con las ventajas de un motor de cuatro cilindros: más compacidad y menor peso. El resto de los componentes mecánicos del 146, como esquema de suspensiones, frenos, transmisión o dirección, también son heredados del 145. La dirección es asistida de serie para toda la gama, así como un antirrobo codificado que inmoviliza el coche si no es abierto con su llave. En cuanto a seguridad, el 146 cumple a rajatabla con las normativas europeas previstas a partir de 1996. Los pretensores de los cinturones de seguridad son de serie en todas las versiones, la columna de la dirección es articulada en dos tramos y la estructura de los asientos impide que el cuerpo pueda deslizarse debajo del cinturón. ●

TEXTO Y FOTOS: GIANCARLO PERINI

FICHA TECNICA

MOTOR	1.3	1.6	1.7 16V	T SPARK 2.0	1.9 TD
Disposición	Delantero longitudinal.	Delantero longitudinal.	Delantero longitudinal.	Delantero transversal.	Delantero transversal.
Nº de cilindros	4 contrapuestos.	4 contrapuestos.	4 contrapuestos.	4 en línea.	4 en línea.
Cilindrada (c.c.)	1.351	1.596	1.712	1.970	1.929
Nº válvulas por cilindro	2	2	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica.	Inyección electrónica.	Inyección electrónica.	Inyección multipunto.	Bomba inyectora.
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1	10 a 1	10 a 1	19,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 CV/6.000	103 CV/6.000	129 CV/6.500	150 CV/6.200	90 CV/4.100
Par máximo / r.p.m	11,7 mkg/4.400	13,7 mkg/4.500	15,1 mkg/4.300	19 mkg/4.000	19 mkg/2.400
TRANSMISION					
Tracción	Delantera.	Delantera.	Delantera.	Delantera.	Delantera.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
DIRECCION Y FRENOS					
Sistema	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos/tambor.	Discos/tambor.	Discos/Discos.	Discos vent./Discos.	Discos/Discos.
SUSPENSIONES					
Delantera	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.
Trasera	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.	Independiente.
PESO Y DIMENSIONES					
En orden de marcha (kg.)	1.175	1.175	1.225	–	1.245
Largo/ancho/alto (mm)	4,25/1,75/-	4,25/1,75/-	4,25/1,75/-	4,25/1,75/-	4,25/1,75/-
Capacidad del depósito (l)	51	51	51	51	51
Volumen del maletero (l) (3/5p)	380	380	380	380	380
PRESTACIONES Y CONSUMOS					
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,8	11,5	10,2	8,4	12,5
Velocidad Máxima (km/h)	179	187	201	215	179
Consumo Urbano (l/100 km)	10,5	10,4	10,8	10,4	6,9
A 90 km/h (l/100 km)	6,4	6,1	6,3	6,2	5,0
A 120 km/h (l/100 km)	8,4	8,2	8,4	7,8	6,8

CHRYSLER STRATUS

TERCER ASALTO

Primero fue el Vision, más tarde el Neon y ahora el Stratus. Paso a paso Chrysler va cumpliendo su programa de implantación en el Viejo Continente con coches diseñados y fabricados en América, pero pensados especialmente para el gusto del conductor europeo.

CHRYSLER STRATUS 2.5

VIRTUDES	DEFECTOS
Equipamiento completo	Rumorosidad de rodadura
Confort de marcha	Detalles de acabado
Funcionamiento del cambio	Sólo con cambio automático

PRECIO: 4.178.143 PTAS.

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

EL Stratus viene a tapar el hueco que existía en la gama entre el Vision y el Neon. Tal y como pasa en otros modelos de la marca, el Stratus se encuentra a caballo entre dos segmentos y en función del criterio que se utilice se puede acercar más a uno o a otro. En definitiva se trata de una berlina de categoría media alta, con un nivel de equipamiento muy bueno y a un precio que le permite rivalizar con los modelos más equipados ◆◆◆

del segmento inferior y con las motorizaciones medias del inmediatamente superior.

Llega a nuestro país con la aureola de su reciente nominación como coche del año en Estados Unidos, y se comercializa en tres versiones diferentes con dos motores. La versión elegida para esta primera prueba en Motor 16 es la más alta de gama, dotada de un motor de seis cilindros en V y 2,5 litros de capacidad.

A primera vista, el Stratus destaca por ser un coche más grande de lo que en realidad parece. Las fluidas líneas de su carrocería ocultan los 4,7 metros de largo, que permiten obtener una habitabilidad notable. Este fenómeno se consigue gracias al denominado diseño *cab forward,* es decir, habitáculo avanzado. Basta mirar la línea lateral del Stratus para apreciar cómo el parabrisas se inicia desde un punto muy adelantado.

Aunque en ciertos detalles queda muy claro que se trata de un coche americano, lo cierto es que desde sus orígenes el Stratus ha estado pensado para satisfacer a los europeos, por lo que ya no resulta tan fácil para los no iniciados en cuestiones del automóvil diferenciar el origen de este coche por su aspecto externo.

En lo que se refiere a su mecánica, esta versión del Stratus monta una evolución del motor que ya montaba el Chrysler Saratoga. Se ha reducido el diámetro del cilindro para bajar la capacidad del motor hasta los dos litros, pero el rendimiento se mejora sensiblemente gracias a la nueva gestión electrónica y a las nuevas culatas de cuatro válvulas por cilindro. La potencia sube 20 caballos a la vez que el consumo se ve notablemente reducido. Este motor va acoplado a un cambio automático de cuatro velocidades de los llamados autoadaptativos, es decir, que en lugar de disponer de programas que el conductor selecciona y mantiene en función de la conducción o sus gustos, el propio cambio interpreta estas condiciones y modifica las leyes de funcionamiento dependiendo de la forma de conducción de cada persona.

El resultado es un cambio francamente agradable. El manejo de la palanca es muy suave y no entraña la menor dificultad. Curiosamente en este cambio es necesario apretar el gatillo de seguridad para reducir a tercera, pero no lo es para pasar al punto muerto. Es un cambio bastante rápido, hay que tener en cuenta que el Stratus no es coche deportivo, pero sobre todo llama la atención la suavidad con la que pasan las relaciones, sin que los ocupantes apenas puedan percibir el típico tironcito. Esto se debe a la combinación de la electrónica del motor con la gestión del cambio, de forma que en el momento en el cual la caja va a pasar de una relación a otra, el motor ve cortada su alimentación durante un instante, lo suficiente para evitar el mencionado tirón.

Al margen del buen funcionamiento de este cambio de marchas, se echa en falta una versión con cambio manual que encaja más en los gustos del comprador español.

Tal y como es habitual en los coches americanos, en su diseño prima el confort y la facilidad de conducción. El Stratus no es una excepción. Es un coche que se deja conducir con facilidad. El volante se mueve con precisión y ligereza, tal vez demasiada. Los frenos son potentes y el sistema antibloqueo sólo protesta en superficies muy onduladas, donde puede hacer acto de presencia antes de tiempo, pero en general es un coche que se desenvuelve bien en todo tipo de carreteras. Evidentemente, dada la filosofía y los tarados de la suspensión, más bien blandita, el terreno lógico del Stratus son las carreteras en buen estado y las autopistas. Mientras el asfalto sea uniforme, se puede aprovechar al máximo el potencial de este Chrysler con toda seguridad, ya que sus reacciones son nobles. Tiene una lógica tendencia a tirar de morro, pero sin llegar a poner en aprietos en ningún momento al conductor que, con sólo le- ◆◆◆

El Stratus se desenvuelve bien en todo tipo de carreteras, aunque su medio ideal son las carreteras en buen estado y las autopistas. El equipamiento es muy completo.

Aunque algunos detalles de acabado dejan que desear; la instrumentación es muy buena. El doble airbag se ofrece de serie.

vantar el pie del acelerador, hará que el coche mantenga la trayectoria deseada.

El motor empuja con fuerza en todo régimen, pero su ritmo ideal se encuentra en torno a las 3.500 vueltas. En este punto, a unos 140 kilómetros por hora, se consigue un consumo razonable y se dispone de una reserva de potencia suficiente bajo el acelerador.

En el interior se goza de una buena amplitud. Tanto delante como detrás, los ocupantes disponen de 1,3 metros a lo ancho, una cota poco frecuente en este nivel de coche. A lo largo también hay espacio suficiente, incluso para los más altos. Por detrás del asiento queda un maletero bastante grande, bajo el cual se encuentra la rueda de recambio. Su capacidad se puede incrementar, al comunicarse el maletero con el habitáculo mediante el respaldo abatible. La unidad de pruebas disponía de asientos tapizados en cuero, que se ofrecen opcionalmente. Resultan agradables al tacto, pero son un poco resbaladizos, además, el diseño de los asientos tampoco es excesivamente envolvente. El Stratus es cómodo. La postura al volante es buena y se consigue con facilidad. El asiento del conductor tiene la posibilidad de regularse eléctricamente, mientras que el del acompañante se maneja con las tradicionales palancas. El volante y el asiento se regulan en altura, por lo que no hay problemas de adaptación. La bondad del mullido de los asientos, unida a la confortable suspensión, hacen que el Chrysler se deslice por las carreteras con toda suavidad. Los viajes largos se realizan sin fatiga. En este aspecto, lo único que es criticable es un rumor de rodadura algo más elevado de lo normal en un coche de este nivel. La instrumentación es completa y entre los elementos a disposición del conductor hay que destacar el control automático de la velocidad o un buen equipo de música. El Stratus cuenta con doble airbag como equipamiento de serie y en general no se puede pedir nada más en cuanto a dotación de serie.

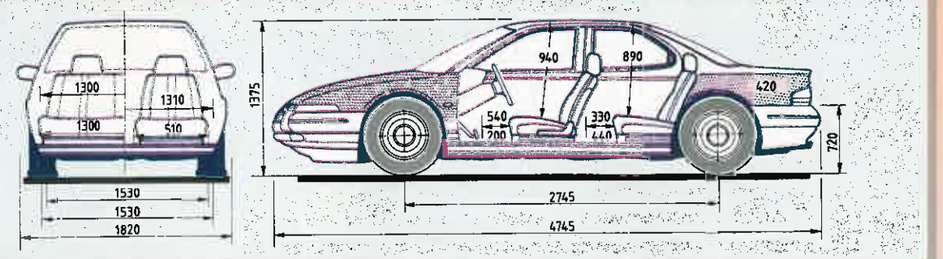
La apariencia es buena, aunque hay algunos detalles poco afortunados, como es el cenicero o la situación del encendedor. Los junquillos de las ventanillas o el guarnecido de la tapa del maletero tampoco dan la altura. Estos pequeños detalles no ponen en tela de juicio la calidad general del coche que, además, se ve avalada por una garantía de tres años o 100.000 kilómetros.

Sin lugar a dudas, el Stratus es una excelente opción para todo aquel que busque un producto fiable, de bello diseño y con una de las mejores relaciones entre el equipamiento y el precio de su categoría.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO.

En el interior se goza de buena amplitud. Los asientos de cuero son opcionales. El cambio automático funciona a la perfección.

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por bancada accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.497 c.c. Diámetro del cilindro: 83,5 mm. Carrera: 76,0 mm. Compresión: 9,4 a 1. Potencia máxima: 160 CV(118 Kw) a 5.950 rpm. Par máximo: 21,8 mkg (214 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios automática de cuatro marchas con gestión electrónica. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 18,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 29,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 42,2 km/h.

DIRECCION
Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 m.

FRENOS
Delanteros: Discos ventilados (ø 280 mm). Traseros: Discos (ø 270 mm). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION
Delantera: Independiente de doble brazo transversal con barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazo longitudinal y brazos transversales con barra estabilizadora.

RUEDAS
Neumáticos: 185/65 VR 15. Llantas de aleación de 6 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 1.435 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	210
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,9
1.000 m salida parada	32,6
De 0 a 100 km/h	11,3
Recorriendo (metros)	191,8
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en D	15,6
1.000 m desde 40 km/h en D	30,3
De 80 a 120 km/h en D recorriendo (metros)	8,6 245,4

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,8 km/h de promedio	12,2
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,6
En conducción rápida	13,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,0
A 140 km/h de crucero	11,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	520

FRENOS

A 60 Km/h: **16,8 m.** A 100 Km/h: **45,0m.** A 120 Km/h: **66,9m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **46,3dB.** A 60 Km/h: **60,6dB.** A 90 Km/h: **65,7dB.** A 120 Km/h: **68,3dB.** A 140Km/h: **70,5dB.** A Tope: **78,8dB.**

EQUIPAMIENTO

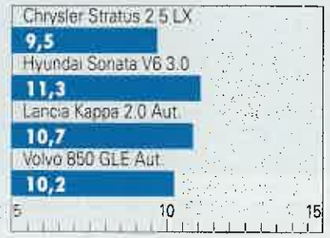
EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería		●	
Ordenador de abordo		●	
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.	●		
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante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

OPCIONES: Asientos con tapicería de cuero: 250.000 pesetas. Pintura metalizada: 41.340 pesetas.

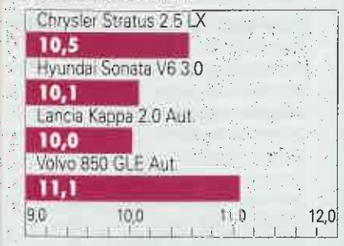
FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)

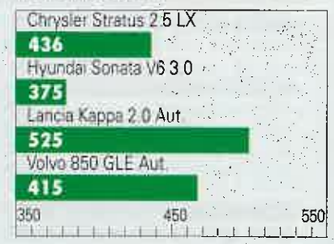
CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)



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



VOLUMEN DE MALETERO (En litros)



CONCLUSION

Los rivales más directos del nuevo Chrysler Stratus, cuentan con motores entre dos y tres litros, con potencias en torno a los 150 caballos. El Hyundai Sonata comparte la filosofía del coche americano, con una excelente relación entre el precio y el equipamiento, mientras que el Lancia Kappa despunta por su tecnología de vanguardia y su estilo italiano. El Volvo 850 es un valor seguro en cuanto a calidad. Entre todos éstos, el Stratus se destaca por su línea y buena amplitud interior. Su motor resulta, así mismo, más parco en consumo. Comparte con el Sonata un carácter algo más aburguesado que los rivales europeos aquí presentes.

COMPRADOR

Importador: Sociedad Española Chrysler Jeep Ibéria S.A. c/ Cervantes, 44. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 369 23 50. **Garantía:** Tres años o 110.000 kilómetros. Siete años de garantía anticorrosión. **Red de postventa:** 51 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION. Entrada mínima: 1.622.500 ptas. **Plazos:** 48 de 142.072 ptas. **Precio final aplazado:** 8.442.166 ptas.

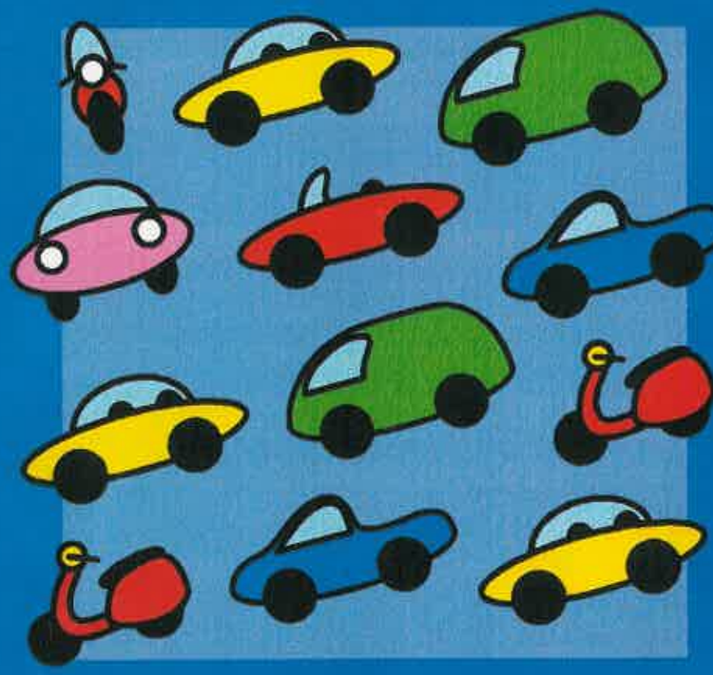
COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 51,7ptas/km. **Coste financiero:** 107,3 ptas/km. **Coste por km. Total:** 158,7 ptas/km.

SEGURO

Seguro mínimo obligatorio: 60.880 ptas/año.

Seguro Gran Todo Riesgo: 450.891 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

IV SALON DEL
AUTOMOVIL
MOTOCICLETA Y VEHICULO INDUSTRIAL



PALACIO FERIAL COTOGRANDE
Del 29 de ABRIL al 7 de MAYO de 1995
VIGO
VIAJES ECUADOR S.A.
ACCOR
LINEAS AEREAS AVIACO
XUNTA DE GALICIA
CONSELLERIA DE INDUSTRIA E COMERCIO
Concello de Vigo
Concelleria de Industria

Motor 16 Prueba

Hace apenas un mes probábamos el nuevo Maxima V6 3.0 de 193 caballos. Ahora le toca el turno a la versión 2.0, todavía más racional en cuanto a precio y consumos pero sin renunciar a toda la tecnología de la versión superior.

NISSAN MAXIMA QX 2.0 V6

VIRTUDES	DEFECTOS
Relación precio/calidad	Estética anodina
Equilibrio mecánico	Mando del cambio lento
Confort de marcha	Sólo dos opciones de equipo

PRECIO: 4.000.000 PTAS.

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

INDUDABLEMENTE Nissan se ha apuntado un tanto importante en el panorama automovilístico de la temporada. El Maxima supone todo un alarde de cómo hacer un coche de alto nivel sin que su precio se dispare de forma geométrica respecto a su dotación tecnológica.

En el caso del 2.0, la diferencia de cubicaje de un litro en el compactísimo seis cilindros supone reducir la potencia a 140 caballos. Por lo demás, la mecánica queda inalterada respecto al motor más potente, lo que hace del 2.0 todo un lujo entre los de su clase. Un V6 siempre proporciona una suavidad de funcionamiento y una respuesta superiores a un cuatro cilindros en línea y esto se nota a pesar de la discreta cilindrada de este motor.

Un tratamiento especial de microacabado desarrollado por Nissan ha eliminado muchas pérdidas ...

NISSAN MAXIMA QX 2.0 V6 24V SE

UN PERFECTO EQUILIBRIO

por rozamiento entre las partes móviles del motor. Esto permite, entre otras cosas, que los 140 caballos lleguen al asfalto en su gran mayoría y en una forma muy fluida. No hay que olvidar que el Maxima QX es una berlina media/grande de más de cuatro metros y medio y con un peso de 1.335 kilos en esta versión 2.0 de cambio manual.

En estas circunstancias, 140 caballos no son siempre suficientes para mover tanto coche con soltura, pero lo cierto es que el 2.0 se desenvuelve de forma ágil en todo tipo de carreteras y es capaz de alcanzar una velocidad punta de 200 kilómetros por hora. Esto, unido a los buenos valores que consigue en aceleración y recuperación, contentará a la mayoría de los clientes de este segmento. Y si se quiere mayor nivel de prestaciones y una respuesta de mayor contundencia a bajo y medio régimen, para eso está la versión 3.0 de 193 caballos.

Lo que indudablemente marcará la elección, en la mayoría de los casos, será una significativa diferencia en el precio de ambas versiones. A igualdad en el sistema de transmisión manual, y con nivel de acabado SE, el 3.0 cuesta 5.275.000 pesetas y el 2.0 4.000.000 de pesetas justas. Con solamente dos opciones en el catálogo, puede decirse que la oferta del Maxima menos potente es realmente tentadora, teniendo en cuenta que el modelo alto de gama ya se oferta con un precio mejor que bueno. Pocos coches, de última hornada ofrecen tanta tecnología y tanto equipo por este dinero. Y hay que tener muy presente que el QX 2.0 SE y el QX 3.0 SE sólo se diferencian por la potencia y prestaciones, por lo que fabricarlos debe costar lo mismo. En el buque insignia de la gama Nissan sólo encontramos el sistema antipatinamiento L.S.D., diferencial que no equipa al dos litros pero que tampoco se hace necesario en este nivel de potencia.

Por lo demás, vale todo lo dicho en la prueba del Maxima QX 3.0 SE (Motor 16 Nº 598). Sin embargo, conviene volver a resaltar de forma general las características generales del coche. Su estética no es lo que se dice llamativa y su carrocería peca incluso de voluntaria discreción, sin especiales distinciones de estilo o marca.

Los interiores son amplios y cómodos, de buen acabado y, en el caso del SE, beneficiándose de un doble *airbag* y de un climatizador automático que garantiza una atmósfera constante independientemente de las condiciones externas. El confort de marcha es especialmente elevado. Muy silencioso, su motor montado sobre *silent-blocks* y amortiguadores no deja traspasar ninguna vibración fuera del vano delantero.

A esta comodidad contribuye, en gran manera, el sistema de suspensión, bautizado como MLB por Nissan y que consigue mediante una biela que se desplaza lateralmente mantener el coche plano en los apoyos, ya sean éstos en línea recta sobre baches o en curva. El acertado tarado de los amortiguadores hace el resto para que los ocupantes disfruten de unas condiciones privilegiadas, dignas de una berlina de segmento alto.

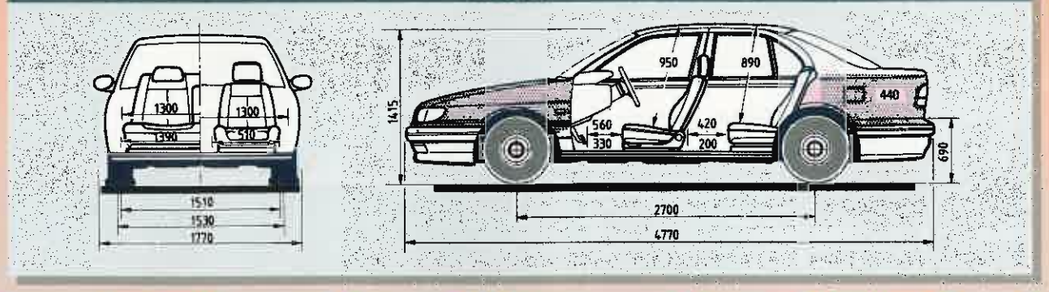
Repasando por separado los diferentes órganos mecánicos, hallamos en conjunto una homogeneidad muy «a la japonesa» en la que no encontramos vacíos. El coche se comporta bien, frena bien y se hace muy fácil de conducir, los mandos son muy funcionales (un poco lento el manejo del cambio) y la instrumentación, aunque simplificada, es suficiente y de buena lectura.

Las regulaciones de asiento y volante permiten al conductor dar con la postura correcta para su talla y el generoso equipo se hace notar con detalles como el reglaje de altura de los faros o los apliques de acabado en madera que ennoblecen los interiores del Maxima.

Es sorprendente en plena tormenta monetaria, en la cual la peseta sufre para mantenerse a flote, que un coche tan sofisticado se lance a un precio tan competitivo. La versión básica, el 2.0 SLX, cuesta 3.540.000 pesetas, precio inusitado para una berlina grande con un avanzado motor de seis cilindros. ●

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza por bancada de cilindros accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 73,3 mm. Carrera: 76 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 140 CV (103 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 18,0 mkg (177 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: **8,13** km/h. En 2ª: **14,4** km/h. En 3ª: **21,0** km/h. En 4ª: **28,0** km/h. En 5ª: **33,6** km/h.

DIRECCION
Sistema: de piñón y cremallera con asistencia variable en función de la velocidad. Vueltas de volante entre topes: 2,9. Diámetro de giro: 11,6 m.

FRENOS
Delante: discos ventilados. Detrás: Discos. Antibloqueo de frenos: de cuatro canales equipado de serie.

SUSPENSION
Delantera: independiente, de tipo McPherson. Trasera: multibrazo con sistema MLB de control lineal. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS
Neumáticos: 205/65 VR 15. Llantas de aleación de 6,5J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 1.356 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	**200,3**
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	**17,7**
1.000 m salida parada	**32,5**
De 0 a 100 km/h	**11,4**
Recorriendo (metros)	**198**
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	**19,7**
400 m desde 40 km/h en 5ª	**21,3**
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	**36,0**
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	**39,4**
De 80 a 120 km/h en 4ª	**11,4**
recorriendo (metros)	**315**
De 80 a 120 km/h en 5ª	**14,5**
recorriendo (metros)	**402**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 27 km/h de promedio	**11,2**
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	**7,6**
En conducción rápida	**11,6**
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	**9,8**
A 140 km/h de crucero	**10,4**
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	**8,5**
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	**823**

FRENOS

A 60 Km/h: **16,1 metros.** A 100 Km/h: **43,6 metros.** A 120 Km/h: **62,8 metros.**

SONORIDAD

Al ralentí: **38,1 dB.** A 60 Km/h: **57,2 dB.** A 90 Km/h: **62,4 dB.** A 120 Km/h: **66,7 dB.** A 140 Km/h: **69,0 dB.** A Tope: **76,8 dB.**

EQUIPAMIENTO

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

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

COMPRADOR

NISSAN
Fabricante/importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona. Teléfono: (93) 290 80 80. **Red de postventa**: 613 puntos. **Garantía:** Tres años sin límite de kilómetros

La magia de las 16 válvulas

Cualquiera que piense que la tecnología de las 16 válvulas es un recurso para obtener más potencia que sólo ha sido utilizado en los últimos tiempos está equivocado. Un motor con de estas características fue construido por Peugeot a principios de 1911 y después de la Primera Guerra Mundial, en 1919, también se unieron al club de las «Seize Soupapes» marcas como Ballot y Bugatti. Esta denominación y, por supuesto, la configuración mecánica se utilizaron en el modelo T-23 Brescia Modifiée de Ettore Bugatti, un modelo excepcional que vamos a conocer con más detalle.

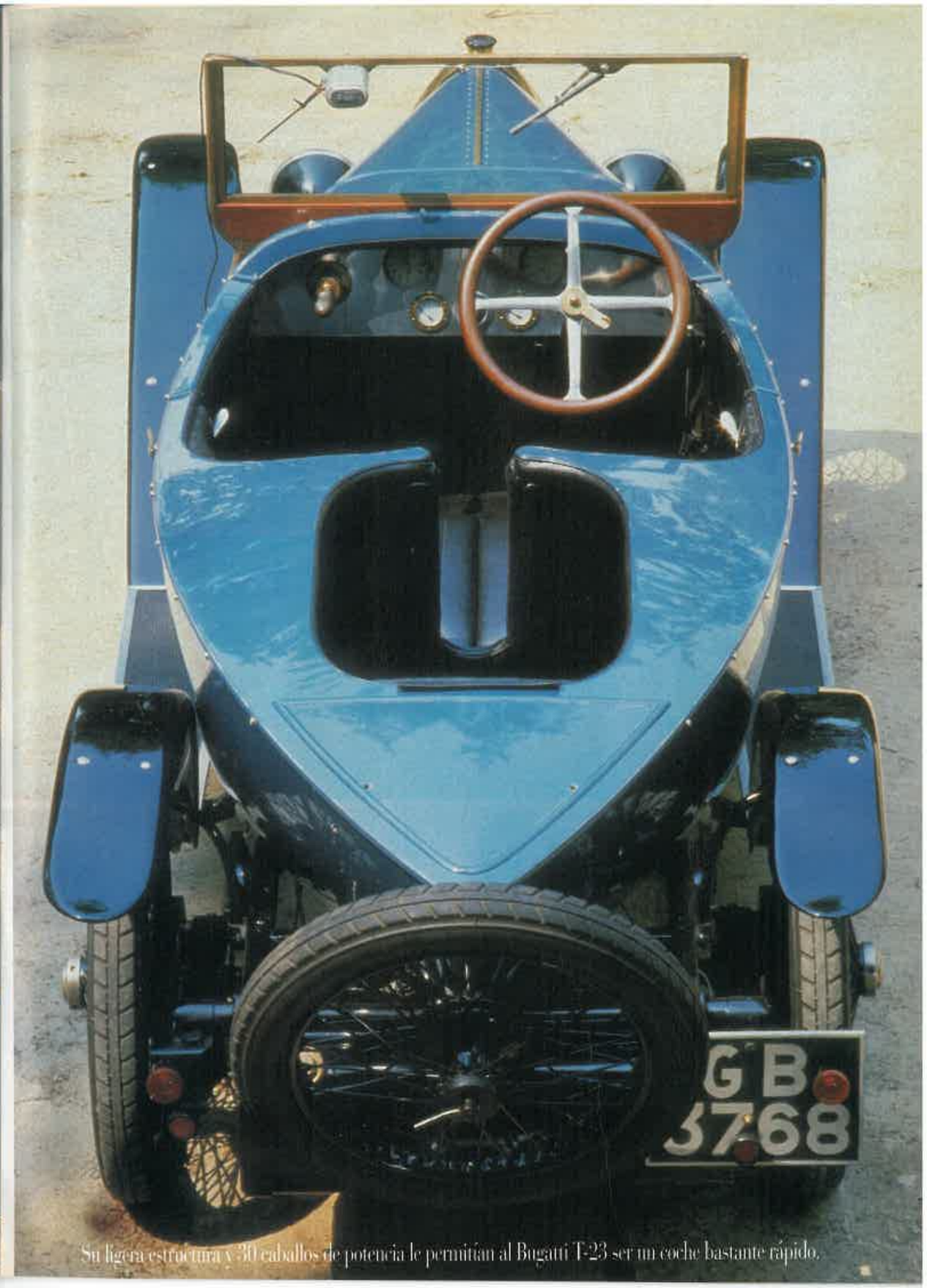
Bugatti T-23 Brescia Modifiée «Seize Soupapes», una denominación enorme en un coche pequeño. Ettore Bugatti numeró de forma secuencial todos sus coches según se fueron diseñando, al margen de si fueron o no fabricados y, como es lógico, el primer modelo en aparecer fue denominado Type 1. Este coche fue diseñado para Prinetti y Stucchi justo antes de comenzar el siglo XX y disponía ya de una moderna concepción con cuatro ruedas y cuatro motores. Los diseños se fueron sucediendo y el T-10 estaba ya sobre la mesa, hasta que el primero de enero de 1910, Bugatti estructuró definitivamente su propia compañía, «Automobiles Ettore Bugatti», estableciéndose en Molsheim, pocos

BUGATTI T-23 BRESCIA MODIFIÉE SEIZE SOUPAPES

kilómetros al oeste de Estrasburgo. El T-13, una improvisada versión del T-10, fue el primer modelo en fabricarse en las nuevas instalaciones y disponía ya de una concepción totalmente revolucionaria para la época, con una estructura muy ligera y un motor de 1,3 litros de cubicaje (hasta entonces todos los motores tenían unas exageradas cilindradas de entre 4 y 13 litros). La determinación de Bugatti de realizar un coche de recortadas dimensiones y peso vino probablemente del éxito que tuvo el modelo fabricado en 1908 por Isotta-Faschini, un coche con un motor de 1,2 litros que ofrecía unas prestaciones similares a las de los modelos más grandes gracias a su ligereza.
El Bugatti T-13, fue reemplazado por los modelos T-15 y T-17, que tenían algo más de batalla, para dar paso en 1913 a unos nuevos modelos que disponían de importantes mejoras. Una de ellas fue la incorporación de ballestas invertidas en

el eje trasero, lo que permitía reducir el volúmen de la estructura trasera y la otra fue la introducción de un radiador con forma ovoidal, que iba a marcar la nueva línea estilística de los Bugatti.
La denominación «Seize Soupapes» aparecía en 1914. Bugatti realizó un motor de cuatro cilindros en línea con una culata de cuatro válvulas por cilindro para el Gran Premio de coches pequeños en Clermont Ferrand. Pero el comienzo de la Primera Guerra Mundial truncó la celebración de dicha prueba y Bugatti no restableció la producción del motor de 16 válvulas hasta 1920. Este mismo año, uno de sus coches de carreras ganó el Grand Prix de Le Mans y, un año después, los Bugatti no tuvieron rival en la prueba de Brescia, obteniendo las cuatro primeras posiciones. Este éxito fue aprovechado por el fabricante de Molsheim denominando a sus futuros modelos con el nombre de dicha prueba. A partir de 1923 vieron la luz los Bugatti T-22 y T-23, unos modelos que

Aunque el Bugatti T-23 era un coche de calle con tres plazas, era apto para su uso en competición.



Su ligera estructura y 30 caballos de potencia le permitían al Bugatti T-23 ser un coche bastante rápido.

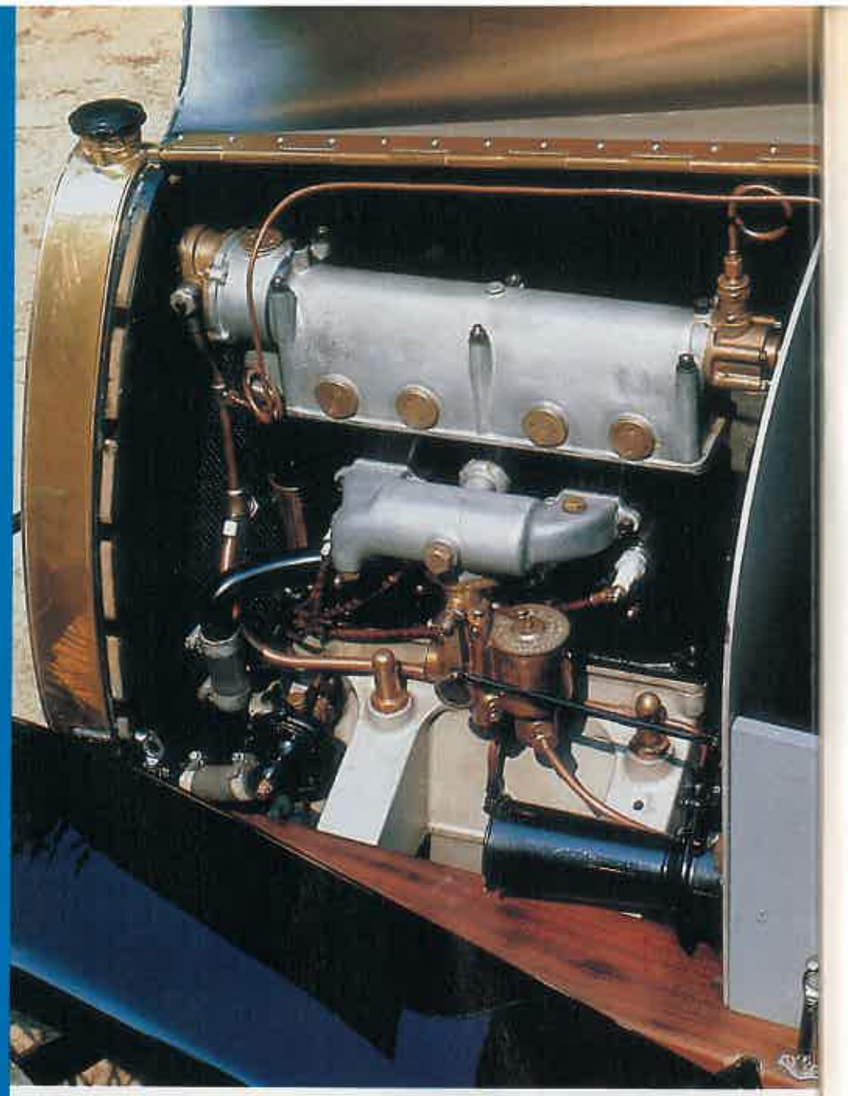
BUGATTI T-23 BRESCIA A MODIFIÉE SEIZE SOUPAPES

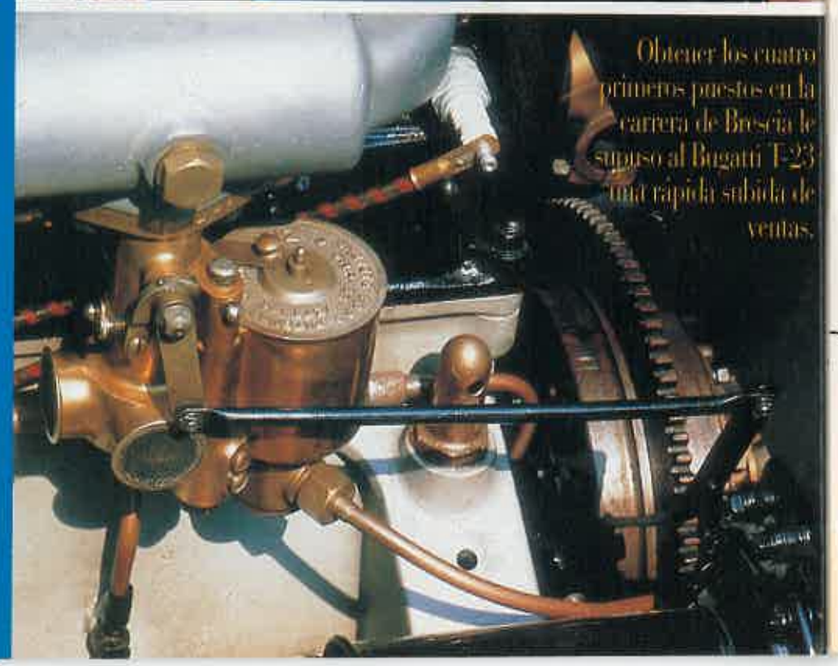
incorporaban ya de serie un motor con 16V y, a causa de su mayor batalla, fueron denominados «Brescia Modifiée». Los cuatro primeros puestos en Brescia dieron sus frutos rápidamente y los Bugatti T-22 y T-23 empezaron a venderse con gran éxito. Para sus compradores, los nuevos Bugatti eran algo más que simples coches de diario y resultaban muy competitivos para utilizar en las carreras. Los éxitos de estos modelos en competición fueron quizá el motivo por el cual sus conductores nunca criticaron sus escasos frenos y el excesivo nivel de aceite que empapaba las bujías. Su motor de 1,5 litros 16V, que funcionaba a pocas vueltas pero ofrecía una potencia considerable y una caja de cuatro marchas de relación cerrada, le permitían moverse con mucha agilidad. Además, tenía un tacto y una precisión en los pedales y en la dirección que ofrecían la sensación de conducir un deportivo mucho más caro. En el tráfico normal no parecía diferente a cualquier otro coche pero, a partir de 48 km/h, había que disponer ya de un coche muy

potente para adelantarlo. Con la segunda engranada y el acelerador a fondo, el conductor se daba cuenta de que no estaba al volante de un coche cualquiera. El motor subía de vueltas con rapidez, el sonido del escape era embriagador... Los 64 km/h se alcanzaban en segunda sin problemas y en tercera superaba los 80 km/h con facilidad, alcanzando ya los 135 km/h de punta en un arrojo de valentía.

Automedia

FICHA TECNICA.
Motor: Cuatro cilindros en línea y 16 válvulas. Un árbol de levas en cabeza. 1.496 c.c. Diámetro x Carrera: 69 x 100 mm. Potencia: 30 CV a 2.700 rpm. **Transmisión:** cambio manual de 4 marchas y embrague multidisco. **Suspensión:** Eje rígido con ballestas en ambos ejes. **Ruedas:** 710 x 90 mm. **Peso:** 500 kilogramos. **Velocidad máx:** 135 km/h. **Consumo:** 9 l/100 kms.





Obtener los cuatro primeros puestos en la carrera de Brescia le supuso al Bugatti T-23 una rápida subida de ventas.

PRECIOS NUEVOS

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

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● 145 1.4i	1.835.000	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	1.945.000	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	1.999.000	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	2.573.000	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	2.468.000	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	2.957.000	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 Formula	2.890.000	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	3.150.000	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 "S"	4.100.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.950.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.850.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-	Serie
● 155 2.5 TD "S"	3.540.000	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	4.291.000	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	6.250.000	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	6.485.000	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	7.702.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.820.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	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. lona	2.029.100	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	108.800	-	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	3.380.000	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	3.904.000	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	4.351.000	1.781	150	220	8,4	9,3	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.6 V6	4.248.000	2.598	150	220	9,1	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.6 V6 5 Vel. Aut.	4.546.000	2.598	150	220	9,3	10,2	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.6 V6 Quattro	4.691.000	2.598	150	218	9,1	10,6	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6	5.090.000	2.771	174	230	8,2	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6 5 Vel. Aut.	5.388.000	2.771	174	230	8,4	10,4	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6 Quattro	5.532.000	2.771	174	229	8,2	10,6	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 1.9 TDI	3.484.000	1.896	90	183	13,3	5,3	447,9	257.000	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
● 80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 S-2 Quattro Avant	7.327.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	290.000	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● Coupé 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● Coupé 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6	5.207.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6 Quattro	5.713.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.6 V6	5.965.000	2.598	150	209	10,2	11,1	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.3	4.487.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.6 V6	5.064.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.6 V6 Aut.	5.407.000	2.598	150	207	11,5	11,3	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.6 V6 Quattro	5.588.000	2.598	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6	5.831.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Aut.	6.145.000	2.771	174	217	10,2	11,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Quattro	6.349.000	2.771	174	218	9,1	11,8	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 S-6 2.2 Quattro	8.509.000	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	10.008.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.5 TDI	4.952.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.5 TDI 140 CV 6 Vel.	5.459.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.5 TDI Avant 6 Vel.	5.857.000	2.461	140	208	10,1	6,8	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.6 V6 Avant	5.459.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.6 V6 Quattro Avant	5.991.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Avant	6.225.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Avant Quattro	6.751.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 S-6 V8 Quattro Avant	10.292.000	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	7.744.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● A-8 V-6 2.8 Quattro	8.411.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● A-8 V-6 2.8 Aut.	8.100.000	2.771	174	225	10,2	11,6	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie

Copyright Motor 16, 1994.
Prohibida su reproducción.

R.B.E. 20596

SUPERCREDITO COCHE
DESDE 26.580* PTAS. AL MES POR MILLON
HASTA 48 MESES PARA PAGAR
TRAMITADO EN 24 HORAS
ENTRADA MINIMA 10%
Entidad de financiación Bansafina

*CUOTA MENSUAL POR CADA MILLON DE PESETAS. AL 12,50% NOMINAL (T.A.E. 14,28% INCLUIDA COMISION DE APERTURA) EN UN PLAZO DE 48 MESES.

Grupo Santander

Para más información
Superlínea Santander
902 11 22 11

Medio millón de Cinquecento

EL pasado 27 de febrero salió el Fiat Cinquecento número 500.000 de la línea de montaje de la fábrica de Biesko-Biala, en Polonia. El Cinquecento, en venta desde marzo de 1992, ha llegado a 500.000 unidades vendidas a finales de 1994 en Europa. De éstas, 200.000 se vendieron en Italia. A finales de 1994, en el segmento A -el de los coches pequeños- el Fiat Cinquecento obtuvo una cuota del 48,95% en Europa y del 53,8% en Italia.

Viña Mayor degusta nuevos premios

NUEVAMENTE, los expertos reconocen la calidad de Viña Mayor. Como el prestigioso The Beverage Testing Institute de Chicago, que recientemente ha otorgado La Medalla de Oro a Viña Mayor Crianza 1991, calificándolo además como «Best Buy» (mejor relación calidad-precio), durante las jornadas del «World Wine Championship 1995». Viña Mayor Crianza '91 es un vino de color rojo rubí cubierto, limpio y brillante; aroma complejo y potente y sabor denso y redondo.

Cursos de Formación Esso

LA marca Esso Lubricantes ha venido realizando Cursos de Formación Técnica para el personal de su red Esso Lubricentro (servicio rápido de cambio de aceite) durante los meses de enero a marzo. El tema central de estos cursos ha sido «Los principios y proceso de lubricación». Durante los mismos las personas asistentes, empleados de los Esso Lubricentro, han tenido la oportunidad de conocer en profundidad las funciones, tipos y proceso de fabricación de los lubricantes, con especial incidencia sobre las normas y especificaciones de calidad.

Avis incorpora a su flota el Lexus GS-300

AVIS, empresa líder mundial en el sector del alquiler de coches, acaba de incorporar a su flota el Lexus Potente, confortable y sumamente atractivo, el Lexus GS-300 se convertirá en uno de los buques insignia para una de las más importantes empresas del mundo especializada en alquiler de vehículos de todo tipo. Antonio Llatas -consejero delegado de Avis- recibió la primera partida de diez unidades en un acto presidido por él mismo y por el director general de Lexus, Félix Soto.

Tercer Concurso fotográfico «Binter 94»

LA compañía aérea Binter ha editado el libro de Fotografías donde se recogen los premios, accésits y una selección de 20 fotografías, del III Concurso Fotográfico «Binter '94». El jurado que ha seleccionado las fotografías del libro lo han formado fotógrafos de prensa de la Asociación de Informadores Gráficos de Prensa y Televisión de Gran Canaria y Tenerife. Las obras ganadoras han sido elegidas entre más de medio millar de fotografías presentadas por unos cien fotógrafos. El libro, que tiene una tirada limitada de 2.000 ejemplares, se ha editado con 52 páginas, incluida la portada, con una impresión de gran calidad.

Designer Sport Recaro

DENTRO de su línea deportiva, Recaro ha lanzado un nuevo asiento, el Designer Sport. Posee una perfecta línea ergonómica, la cual consigue una correcta distribución del peso del conductor. Su cabezal integrado y sus pronunciados soportes laterales aseguran una perfecta sujeción del conductor durante la conducción.

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		
AUDI 80 2.3 E A/A	92		2.450.000
AUDI 80 2.3 E F/E	92		2.350.000
CITROËN AX 1.1 3P	94		825.000
CITROËN AX 1.4 GTI	91		925.000
CITROËN AX 1.4 GTI A/A	93		1.180.000
CITROËN XANTIA 1.8I SX A/A	94		2.180.000
CITROËN ZX 1.4 CODE	94		1.250.000
CITROËN ZX 1.4I A/A	91		1.150.000
CITROËN ZX 1.4I REFLEX A/A	92		1.275.000
FIAT TEMPRA 1.8 SX A/A	91		
FIAT TIPO 1.6 S	91		890.000
FIAT TIPO 1.6 SPIRIT A/A	92		
FIAT UNO 45 S 3P	91		550.000
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 MONDEO 2.0 GHIA FE	93		2.480.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	95		2.850.000
FORD MONDEO GHIA FE	94		2.675.000
FORD ORION 1.6 16V A/A	93		1.480.000
FORD ORION 1.6 CLX A/A	92		1.180.000
FORD SIERRA 2.0I 4P A/A	92		1.350.000
FORD SIERRA 2.0 I CLX A/A	92		1.350.000
HONDA ACCORD 2.0I 16V FE	94		2.450.000
HONDA CONCERTO 1.5 GL	94		1.480.000
HYUNDAI SONATA 2.0 GLS A/A	94		
LANCIA DEDRA 1.8I A/A	90		1.250.000
LANCIA DEDRA 2.0I A/A	92		
NISSAN PRIMERA 2.0 SLX A/A	92		1.580.000
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 GL A/A	94		
OPEL ASTRA 1.6 GLS 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 CORSA 1.4 SI SPORT	94		1.180.000
OPEL VECTRA MERIT	94		2.150.000
PEUGEOT 106 1.4 XT A/A	93		
PEUGEOT 205 AUT. A/A	90		1.050.000
PEUGEOT 306 XR 1.6	93		1.480.000
PEUGEOT 405 2.0 EMBASSY	94		
PEUGEOT 405 EXCLUSIVE A/A	92		1.475.000
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

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		1.980.000
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 730I F.E.	92		3.750.000
CITROËN ZX VOLCANE A/A	92		1.550.000
CITROËN ZX VOLCANE FE	91		1.475.000
FIAT PUNTO 60 CAB. 0 KM	94		
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	91		1.750.000
FORD ESCORT COSWORTH	94		3.650.000
FORD ESCORT COSWORTH	93		
FORD FIESTA XR2I 130CV	94		1.670.000
FORD FIESTA XR2I 130CV	93		
FORD SCORPIO 2.0 EX. FE	93		2.450.000
FORD SIERRA XR4I 3P F.E.	92		1.550.000
LANCIA DELTA INTEGRALE FE	92		2.475.000
LANCIA DELTA INTEGRALE A/A	92		2.350.000
MERCEDES C-280 ELEGANCE	93		
MITSUBISHI ECLIPSE 16V FE	92		
MITSUBISHI ECLIPSE GS	91		
OPEL ASTRA GSI 16V	92		1.980.000
OPEL ASTRA GSI 16V FE	93		2.150.000
OPEL CALIBRA 16V F.E.	92		2.350.000
OPEL CALIBRA 2.016V F/E.	94		
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		1.575.000
OPEL OMEGA 2.6I CD F.E.	92		2.350.000
PEUGEOT 405 MI 16V A/A	91		1.850.000
PEUGEOT 605 2.0 SVI FE	91		
PONTIAC TRANS SPORT 3.8	94		3.300.000

MOTOR DIESEL E INDUSTRIALES

BMW 525 TDS FE	93		
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 FEROZA 1.6 16V	92		1.550.000
FORD COURIER 1.8D MIXT	92		
FORD EXPLORER 4.0 AUT. FE	92		2.575.000
FORD EXPLORER 4.0 AUT. FE	94		
FORD TRANSIT D.COMBI	92		1.675.000
LADA NIVA IKRA	93		
LANCIA DEDRA 2.0 TD CLIM.	91		1.680.000

INMEJORABLES CONDICIONES DE FINANCIACION

Motor 16

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. Teléfono: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

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

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

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

PEUGEOT 205 GLD. Año 85, perfecto estado. Precio: 380.000 ptas. Tel: 401 41 28 (de 16 a 17 h.) y 558 97 53 (de 17,30 a 20,30 h.) Juan Ruiz.

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

FIAT Uno Turbo. Impecable, muy buen precio. Facilidades. Entrada: 96.000 ptas y 10.682 ptas al mes. Teléfono: 725 86 21/22.

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

FORD Fiesta XR2i. Negro, techo solar, llantas, equipo Hi-Fi. Entrada: 138.000 ptas y 15.600 ptas al mes. Teléfono: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GL 1.6. Rojo, buen estado. M-JK. Entrada: 138.000 ptas y 15.600 ptas al mes. Tel: (988) 41 16 48/41 11 62.

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

TWINGO morado, 20.000 Km, nuevo, garantía escrita 12 meses. Entrada: 158.000 ptas y 17.900 ptas al mes. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 21. Muy cuidado, con garantía. Precio: 590.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN AX GT. Todos los extras, A/A, rojo. Entrada 138.000 ptas y 15.600 ptas al mes. Tel: 725 86 21/22.

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

PORSCHE 944 Turbo 220 CV. Piel, A/A, asientos eléctricos, etc. Precio: 1.750.000 ptas. Admitimos cambio. Teléfono: 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, restaurado. Admitimos cambio por coche o moto. Tel: 725 86 21/22.

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

RENAULT 19 Chamade TXE. Extras. Entrada: 190 000 ptas y 21.558 ptas al mes. Tel: 725 86 21/22

VOLKSWAGEN Polo Fox 1.3. Sólo 40.000 Km. Entrada: 90.000 ptas y 10.211 ptas al mes. 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. Tel: 725 86 21.

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

VOLVO 440 Turbo. M-JM, rojo, extras, impecable. Buen precio. Tel: 725 86 21/22.

FORD Sierra 2.0i Ghia. 4p, equipo total. Admitimos cambio. Garantía escrita. Tel: 725 86 21.

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

OPEL Kadett GSI. Unico dueño, impecable. Tel: 725 86 21/22.

OPEL Kadett 1.6 GT 3p. Entrada: 135.000 ptas y 15.317 ptas al mes. Tel. 725 86 21/22.

NISSAN Patrol Top Line Largo. En garantía, extras. Muy buen precio, admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

BMW 525i. M-PB. Año 94, muchos extras originales. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

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

DATOS Técnicos. Manuales de taller y despiece de todos los automóviles, motocicletas y furgonetas del mercado. Mecánica de competición, trucaje de motores, chapa, 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)

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

IMPORTAUTO Mercedes 220 Sedán, 1953, perfecto.

IMPORTAUTO Mercedes 220, 1953, descapotable.

IMPORTAUTO Maserati Sebring 3500, 1962.

IMPORTAUTO Buick Riviera Coupé, 1968.

IMPORTAUTO Rolls Royce Corniche Cabriolet, 1972.

IMPORTAUTO Rolls Royce Silver Shadow, 1976.

IMPORTAUTO Plimouth Sport Fury, 1965, aire, perfecto.

IMPORTAUTO Oldsmobile Cutlass, 1966, perfecto.

IMPORTAUTO Cadillac Eldorado Biarritz, descapotable, 1961.

IMPORTAUTO Renault Dauphine, 1960, totalmente restaurado.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1300 Gordini, 5 velocidades, 120 CV.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1600 Gordini, 5 velocidades, 160 CV.

IMPORTAUTO Triumph Spitfire 1500, 1979.

IMPORTAUTO BMW 3.0 CSI, 180CV, cuero, 1975.

IMPORTAUTO Austin Healey Sprite, 3 capotas.

IMPORTAUTO Fiat 130 Coupé, aire, Pininfarina.

IMPORTAUTO Fiat 1500 Cabriolet, Pininfarina, 1965.

IMPORTAUTO Dodge Dart, 1966, perfecto.

IMPORTAUTO Rolls Royce Corniche Cabriolet, 1972.

IMPORTAUTO MGB 1800, verde inglés, 2 capotas.

IMPORTAUTO Lamborghini Espada, 1970, perfecto.

IMPORTAUTO Ferrari 330 GT, 2+2, 12 cilindros, 1965, estado de concurso.

IMPORTAUTO Ferrari Mondial Quattrovalvole, rojo, perfecto.

IMPORTAUTO Pº de Sagasta, 43. 50007 Zaragoza. Teléfono: (976) 38 62 12. Fax: (976) 25 00 78.

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
33 1.7, 88, A/A	16.000
164 TURBO, 91, A/A	57.000
AUDI	**MES**
80 2.8 V6, 92	70.000
90 2.2 INY, 89	46.000
100 2.2, 88	42.000
100 2.2 E, 91, A/A	44.000
100 2.2 I, 89	39.000
100 2.6 I, 93	80.000
AUDI 100 2.8 I, 92	75.000
100 TDI, 91	75.000
BMW	**MES**
320 I COUPE, 94	72.000
325 I, 86	33.000
325 I, 87	34.000
520 I, 90	54.000
520 I, 89	49.000
520 I 24V, 91	65.000
525 I 24V, 91	75.000
525 I 24V AUT., 90	76.000
525 TDS, 92	95.000
525 TDS AUT. 92	96.000
628 CSI, 86	35.000
M-3, 90, FE	82.000

CITROEN	MES
AX 11 VIVACE, 91	18.000
AX 14 IMAGE, 90	18.000
AX 14 GT, 91, A/A	21.000
AX 14 TGS, 3P, 91	18.000
AX 14 TRS, 87	14.000
BX TRS 1.6, 84	13.000
BX TZD TURBO, 92, A/A	38.000
XANTIA 2.0I SX, 93, A/A	59.000
ZX 1.6 I AV. 5P, 92	34.000
ZX 1.9I VOLC., 91	28.000
FIAT	**MES**
CROMA 2.0 IE, 89, A/A	24.000
TEMPRA 1.6 S, 92	52.000
FORD	**MES**
ESCORT XR3 I, 89, A/A	25.000
FIESTA 1.6 S 3P, 91	17.000
MONDEO 2.5 V6 24V, 95	77.000
ORION 1.6 GHIA, 91	24.000
SIERRA 2.0I, 88	19.000
TAUNUS 2.3, 80	14.000
LANCIA	**MES**
DEDRA 2.0 IE, S2, A/A	41.000
DEDRA 1.8, 90, A/A	26.000

THEMA TUR. 16V, 89	42.000
Y-10 TURBO, 86	10.000
MERCEDES-BENZ	**MES**
230 E, 89, A/A	51.000
300 CE, 90	100.000
300 CE 24V 5V, 91	135.000
300 E AUT., 92	110.000
300 E 24V, AUT., 92	77.000
300 E 24V, 93	98.000
300 TE, 86	80.000
500 SE, 93	237.000
MITSUBISHI	**MES**
3000 GT VR4, 91	130.000
NISSAN	**MES**
PRIMERA 2.0 I SLX, 90	35.000
SUNNY SGX 3P, 91, A/A	24.000
OPEL	**MES**
ASTRA GSI 2.0 16V, 92	48.000
KADETT 1.6 S 3P, 90	26.000
OMEGA CD, 86	23.000
OMEGA TD, 87, A/A	30.000
OMEGA 2.0 16V, 94	83.000
VECTRA GT 2.0 I 4P, 90	36.000

PEUGEOT	MES
405 MI 16V, 91	42.000
405 SRD TUR., 90, A/A	38.000
405 SRI, 90	33.000
PORSCHE	**MES**
911 TARGA, 82	38.000
911 SC, 82	60.000
RENAULT	**MES**
CLIO RN 1.4, 91	23.000
ESPACE TXE Q, 90	52.000
R-11 GTD, 87	16.000
R-19 GTS, 91, A/A	23.000
R-19 TSE, 90, A/A	23.000
R-21 TURBO, 88, A/A	32.000
ROLLS ROYCE	**MES**
SILVER SPIRIT, 85	220.000
SEAT	**MES**
RITMO 65, 82	12.000
TOLEDO 1.8, 91	38.000
TOYOTA	**MES**
CAMRY SX AUT, 92	85.000
CELICA 4WD TURBO, 92	77.000

VOLKSWAGEN	MES
CORRADO 16V, 89, A/A	43.000
CORRADO 16V, 92, A/A	56.000
GOLF 1.8 INY, 87	35.000
GOLF 1.8 GTI, 88	23.000
GOLF 1.8 GTI, 89	24.000
GOLF 1.8 GTI 16V, 91	26.000
GOLF 2.0 GTI 3p, 93, A/A	51.000
PASSAT VARIANT, 91, A/A	38.000
POLO COU. 1.3 GT, 91	19.000
MOTOCICLETAS	**MES**
HONDA NSR 125 R, 93	15.000
TODOTERRENO	**MES**
JEEP CHEROKEE 2.1, 90	62.000
JEEP CHEROKEE LI., 91	56.000
LADA NIVA 1.6 4X4, 93	22.000
MITSUBISHI MON., 92	84.000
MITSUBISHI MON., 93	77.000
NISSAN PATROL, 90	52.000
OPEL FRONT., 93, A/A	60.000
SUZUKI VITARA, 91	34.000
TOYOTA LAND C, 92	140.000

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 CUERO F/L	1987	42.051	2.090.000
CITROEN AX 14 D COMERCIAL	1994	18.047	790.000
CITROEN XANTIA 2.0I 16V A/A	1994	50.579	2.490.000
CITROEN XM 2.0 I GRAN LUXE	1991	30.914	1.375.000
CITROEN XM 3.0 V6 A/A ABS	1994	33.849	1.690.000
CITROEN ZX 1.9 D CODE A/A	1994	37.536	1.850.000
FIAT UNO 70 SX A/A	1994	18.234	750.000
FORD ESCORT XR3I 16V CABRIOLET	1990	38.380	1.890.000
FORD MONDEO 2.0 SI 16V	1994	52.680	2.590.000
HONDA LEGEND 2.7I 24V V6 F/E	1991	46.471	1.950.000
MERCEDES 260 E	1990	62.765	1.990.000
MERCEDES 300 E 24V F/E	1994	79.015	3.890.000
OPEL OMEGA 2.0I CD A/A ABS	1994	57.452	2.250.000
PEUGEOT 309 GLI A/A	1994	21.191	990.000
PEUGEOT 306 XRDT	1994	48.000	2.250.000
PEUGEOT 605 SRDT	1994	50.578	2.490.000
RENAULT 19 TXI	1991	33.359	1.150.000
RENAULT 21 NEVADA JP TXE A/A	1990	30.107	990.000
RENAULT CLIO 1.7 S A/A	1992	31.226	1.090.000
ROVER 620 SI LUXE A/A ABS CUERO-MADERA	1994	55.859	2.750.000

(*) Ptas./ mes=PSA a 48 meses con el 25% de entrada.
en Madrid
JUNTO A METRO DELICIAS
Paseo de las Delicias, 100 Bis. TELEFONO: 468 46 08. FAX: 527 99 70. 28045 MADRID
Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELEFONO: 528 10 38. FAX: 530 02 77. 28045 MADRID
EN MALAGA. Avda. VELAZQUEZ, 47. TELEFONO Y FAX: (95) 231 31 00

EN HACHUEL,
TENEMOS LO QUE BUSCA. Y SE LO GARANTIZAMOS.
GARANTIA OCASIONES DEL LEON

Modelo	Año	Ptas./mes(*)	GARANTIA
PEUGEOT 306 SEDAN D	1994	43.671	12 MESES
PEUGEOT 405 GRDT BREAK	1997	36.390	12 MESES
PEUGEOT 405 EMBASSY 1.8	1994	47.734	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1991	30.265	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDT	1991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVDT AUT	1994	76.982	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1990	40.421	12 MESES
PEUGEOT 1-5 COMBI 9 LUXE	1992	35.546	12 MESES
AUDI 100 CD A/A F/E C/C	1987	20.109	12 MESES
CITROEN AX TRD 5P	1993	23.359	12 MESES
CITROEN BX 16V F/E	1993	34.328	12 MESES
CITROEN XANTIA 16V A/A ABS F/E	1993	45.703	12 MESES
CITROEN XANTIA TD	1993	36.671	12 MESES
CITROEN ZX 1.8 I AURA	1994	34.023	12 MESES
CITROEN ZX 1.9 D CODE 5P A/A F/E	1994	36.085	12 MESES
FORD MONDEO 2.0 SI 16V	1994	54.640	12 MESES
FORD TRANSIT COMBI 5	1994	44.484	12 MESES
MERCEDES 300 E	1991	72.108	12 MESES
NISSAN SERENA DLX COMBI 5	1994	42.453	12 MESES
RENAULT CLIO 1.4 RT	1991	19.297	12 MESES
RENAULT CLIO 1.7 S	1992	20.109	12 MESES

(*) Ptas./ mes=PSA a 48 meses con el 25% de entrada.
HACHUEL
SU CONCESIONARIO PEUGEOT
Paseo de las Delicias, 101.
Tel: (91) 468 50 85. Fax: 530 76 90
PEUGEOT
JUNTO A METRO LEGAZPI

COMPRAR Y VENDER

AUTOMÓVILES GRAL. ORAA, 63

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

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

Mitsubishi Montero TDi 2.8 125 CV o gasolina V6. Corto / Largo nuevo mod.

Porsche 911 Carrera

Ford Mustang GT y Convertible

Chevrolet Blazer

MERCEDES 300 CE. Negro met., cuero gris, automático, ASD, techo, asientos eléc., tempomat, calefacción asientos, llantas, apoyabrazos, reposacabezas traseros, radiocasete. Tel: (91) 562 06 02.

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

MERCEDES 300 CE 24V. Año 92, antracita met., cuero negro, techo, doble airbag, ASR, asientos eléc. con memorias, automático de 5 v, lavafaros, extintor, equipo Becker. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500 SE. Año 92, rojo almandino, cuero negro, muy equipado, 51.000 Km, precio interesante. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500 SE. Año 93, gris plomo, cuero negro, F/E, a matricular, 31.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500 Sl. Año 92, negro met., cuero negro, F/E, 39.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500 SL. Año 91, azul náutico met., cuero, perfecto, 48.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES SL 320. Año 94, plata met., cuero negro, F/E, 16.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES SL 600. Año 94, negro, cuero negro, 7.000 Km, como estreno, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES S 600 Largo. 1994, F/E, 4.000 Km, garantía Mercedes, como estreno, a matricular. Tel: 562 06 02.

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

BMW M3 Coupé. Año 93, abus blau met., cuero negro, techo, apoyacabezas traseros, Babaria RDS, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 325I 4p. Año 92, rojo calypso, 1 airbag, techo, suspensión M-Tecnic, alarma BMW, equipo de sonido. Tel: (91) 562 06 02

BMW 525 TDS. Año 93, verde Boston met., airbag conductor, techo apoyabrazos delanteros, radiocasete Babaria, 30.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera Aniversario. Año 87, met., techo, aire, cuero especial, radiocasete, alarma, modelo exclusivo, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 2 Coupé. Año 91, rojo, cuero negro, doble airbag, asientos eléc., radiocasete, alarma, a matricular, 44.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 944 S2. Año 90, blanco, pocos Km, impecable. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 928 S4. Año 86, perfecto, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 928 GT. Año 90, azul marino met., cuero negro, perfecto, en rodaje. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Limited. 1993, verde met., cuero gris, F/E, a matricular. Tel: 562 06 02.

GMC Tiphon. Año 93, 6V turbo 300 CV, negro, cuero negro,F/E, 17.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

NISSAN Patrol GR Corto. Año 94, verde/plata met., 8.000 Km, barras, cubrecarter.Tel: (91) 562 06 02.

MITSUBISHI Montero Corto gasolina V6. Año 93, verde/beige met., perfecto, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

MITSUBISHI Montero Corto TD. Año 87, verde, barras,faros antiniebla, llantas, A/A. Tel: (91) 562 06 02.

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

MITSUBISHI 3000 GT VR 4. Año 93, rojo, cuero gris, F/E, perfecto, pocos Km Teléfono (91) 562 06 02.

TOYOTA Land Cruiser HDJ 80. Año 90, gris oscuro metalizado, llantas, aire, techo. Tel: (91) 562 06 02.

TOYOTA Lexus LS 400. Año 92, F/E, verde met., cuero beige, a matricular, impecable. Tel. (91) 562 06 02.

PONTIAC Firebird. Año 93, rojo, automático, airbag conductor, climatizador, equipo sonido, llantas ale., techo carga. Tel: 562 06 02.

MAZDA 929. Año 93, burdeos met., cuero gris, automático, airbag conductor, asientos eléc., climatizador, techo, equipo sonido, control velocidad, a matricular, precio interesante. Tel: 562 06 02.

SAAB 9000 cd 4P. Año 90, azul marino, perfecto. Tel: (91) 562 06 02.

RENAULT 21 Cuadra. 1991, turbo 190 CV, negro, ABS, D/A,climatizador. Tel: (91) 562 06 02.

BENJA IMPORTACION EXPORTACION

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

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

CENTRO DE AUTOMOVILES DE OCASION SEMI-ESTRENO

MERCEDES, BMW, AUDI, PORSCHE, JAGUAR Y TODOTERRENO

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

BMW 750 I FE 1991-82.022 PTAS/MES
BMW 750 I FE 1990-70.061PTAS/MES
BMW 730 I V8 FE 1993-76.896 PTAS/MES
BMW 735 I FE 1991-59.808 PTAS/MES
BMW 735 I FE 1990-59.808 PTAS/MES
BMW 525 I 24V FE 1991-52.973 PTAS/MES
BMW 320 I 1990-27.341 PTAS/MES
MERCEDES 300 DI. FE 1989-51.264 PTAS/MES
MERCEDES 300 DI. FE 1986-41.011 PTAS/MES
MERCEDES 300 CE 24V 1990-76.896 PTAS/MES
MERCEDES 300 E 24V FE 1990-64.934 PTAS/MES
MERCEDES 300 E FE 1991-64.934 PTAS/MES
MERCEDES 300 E FE 1990-56.390 PTAS/MES
MERCEDES 300 E FE 1990-56.390 PTAS/MES
MERCEDES 260 E FE 1990-52.973 PTAS/MES
MERCEDES 190 E 2.6 FE 1990-47.846 PTAS/MES
MERCEDES 300D C. 123 1983-15.379 PTAS/MES
MERCEDES 190 2.5 FE 1993-58.099 PTAS/MES
MERCEDES 190 D 1991-44.428 PTAS/MES
MERCEDES 300 CE 24V 1990-76.896 PTAS/MES
AUDI 100 TDI FE 1993-59.808 PTAS/MES
AUDI 100 V6 2.8 FE 1992-56.390 PTAS/MES
AUDI 200 V8 32V FE 1993-78.604 PTAS/MES
PORSCHE 944 FE 1986-23.923 PTAS/MES
PORSCHE 911 SC 1985-2.800.000 PTAS
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
MAZDA RX-7 TURBO 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. TD 1990-35.884 PTAS/MES
SUZUKI SAMURAI DESC. 1993-15.379 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 Audi 100 TDI. Año 91, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Audi 100. 2800 (4). Año 91, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE 24V. Año 92, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE 24V. Año 90, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

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

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

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

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

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

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

MARCENADO 50 BMW 525 24V. Año 90, varios. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

MARCENADO 50 Golf VR6. Año 92. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Audi 100 TDI. Año 91, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

FERNANDEZ Peugeot 309 Diesel. Año 90. Precio: 800.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio 1.4. Año 91. Precio: 900.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Probe 24V. Año 93. Precio: 2.750.000 pesetas. Teléfono: (91) 501 22 93.

FERNANDEZ Renault 21 Diesel. Año 91. Precio: 1.250.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Land Rover Defender 2.5. Año 92. 1.800.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Mondeo Turbo Diesel. Año 94. 2.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault 19 D. Año 93. Precio: 1.350.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Sierra 2.0 I. Año 91. Precio: 1.300.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault 21 TXE. Año 89. Precio: 1.100.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Stock automóviles F. Fernández. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 309 Diesel. Año 90. Precio: 800.000 pesetas. Teléfono: (91) 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio 1.4. Año 91. Precio: 900.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ

SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS EN STOCK

AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 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

COMPRAR Y VENDER

ESCARABAJO negro, original, precioso. Mes: 27.928 ptas. Sin entrada. Tel: 605 49 68.

EXUP 1000 Rainey Forcella Ohlins. Llantas tecnomagnesio, fibersport menani. Precio: 2.500.000 ptas. Cojo moto o coche como parte de pago total o parcial. Tel: 605 49 68.

BX GTI 16V. ABS. Llantas,150 CV. Mes: 27.280 ptas. Sin entrada. Tel: 605 49 68.

SE VENDE
RENAULT LAGUNA V-6
PROCEDENTE DE CONCURSO
MUY BUEN PRECIO
TEL: (96) 691 30 95

CITROËN 11 ligero. Año 53, negro. Precio: 2.100.000 ptas. Cojo coche o moto como parte de pago o cambio. Tel: 605 49 68.

ALPINE Renault A-310 V6. Blanco, 20.000 Km, extras, original.Precio: 1.500.000 pesetas. Teléfono: (93) 555 32 13. Noches.

MAZDA RX-7. M-OD, plateado, F/E, 240 CV, 60.000 Km. 4.350.000 pesetas. Luis. Tel.: (91) 335 55 51 (horas de oficina) y teléfono (91) 352 04 25 (noches).

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

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

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

MAZDA MX3-V6
ROJO. F/E. AÑO 92
URGE VENDER
1.980.000 ptas.
No negociables
LO-5930-M
Tel. (941) 13 14 03 (h. oficina)
14 74 59 (contestador)

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

PEUGEOT 205 GLD. Año 85, perfecto estado. Precio: 380.000 ptas. Tel: 401 41 28 (de 16 a 17 h.) y 558 97 53 (de 17,30 a 20,30 h.). Juan Ruiz.

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

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

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

FIAT Uno Turbo. Impecable, muy buen precio. Facilidades. Entrada: 96.000 ptas y 10.682 ptas al mes. Teléfono: 725 86 21/22.

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

FORD Fiesta XR2i. Negro, techo solar, llantas, equipo Hi-Fi. Entrada: 138.000 ptas y 15.600 ptas al mes. Teléfono: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GL 1.6. Rojo, buen estado, M-JK. Entrada: 138.000 ptas y 15.600 ptas al mes. Tel: (988) 41 16 48/41 11 62.

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

TWINGO morado. 20.000 Km, garantía 1 año. Entrada: 158.000 ptas y 17.900 ptas mes. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 21. Con garantía. Precio: 590.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN AX GT. Todos los extras, A/A, rojo. Entrada 138.000 ptas y 15.600 ptas al mes. Tel: 725 86 21/22.

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, aire acondicionado, etc. Precio: 1.750.000 ptas. Admitimos cambio. Teléfono: 725 86 21/22.

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

VOLKSWAGEN rabajo. Descapotable, original, año 66, restaurado. Tel: 725 86 21/22.

COCHES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE IMPORTACION
SE VENDEN
HASTA UN 25% DTO.
Todas las marcas y modelos
MERCEDES, AUDI, BMW, VOLKSWAGEN, ETC. ...
NIPPON CAR. - ☎ (94) 676.06.58
Landaluce, 15 - 48600-SOPELANA (Vizcaya)

NISSAN 200 SX Turbo 16. Año 1992. Garantía. Muy interesante. Tel: 725 86 21/22.

PORSCHE 911 3.3 turbo. B-GK. Diciembre, año 84. Full equipe. Perfecto. 3.800.000 pesetas. Tel: (93) 891 06 10 y (93) 891 18 30. Preguntar p.or Pedro.

¡ANUNCIESE HOY!
Enviar a
ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Basauri,17
Madrid 28023

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a maquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los modulos de 40 X 40 mm. cuyo importe es de 10 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 558 97 59. Junto con el cupón envíe el importe mediante talon bancario a nombre de Cambio y Viajes S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicacion del anuncio.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____ Firma

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

FIAT REGATA MARE CC EE	90	370.000
OPEL CORSA 1.2 ST	87	380.000
FORD ESCORT 1.4 5P	87	475.000
FORD FIESTA 1.3 4P	88	475.000
OPEL CORSA 1.3 GLS	86	475.000
SEAT IBIZA 1.5 DISCO	90	475.000
RENAULT 5 GTL	89	545.000
PEUGEOT 205 GR	88	565.000
RENAULT 5 GTL	88	575.000
VW POLO COUPE	89	575.000
RENAULT 5 FIVE	91	625.000
OPEL CORSA 1.5 D	89	675.000
OPEL KADETT 1.6	89	675.000
OPEL KADETT 1.6 S CC EE	88	680.000
VW GOLF 1.6	88	720.000
FIAT TIPO 1.4	90	725.000
FORD ORION 1.6 GHIA EE CC	89	725.000
AUDI 200 TURBO FE	85	725.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN AX 1.4 TZDD CC EE	90	745.000
FORD FIESTA 1.4 CLX 3P	90	745.000
CITROËN AX 11 TRE CC EE	91	745.000
LADA NIVA	93	775.000
PEUGEOT 309 LOOK	90	775.000
RENAULT EXPRESS 1.6D COMBI	90	775.000
FIAT UNO 70 SX IE CC EE	90	790.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	92	790.000
PEUGEOT 309 GTI FE	87	790.000
CITROËN AX 1.4 GT	92	790.000
RENAULT EXPRESS GTI BREAK	91	799.000
SUZUKI SWIFT 1.3 GTI 16 V	87	799.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	90	795.000
CITROËN AX TRD	91	825.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000
SUZUKI SANTANA 413 SAM.	90	849.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
OPEL ASTRA 1.4I GL	92	1.075.000
SEAT IBIZA 1.5 OLIMP. AA CC EE	92	880.000
SUZUKI SAMURAI 413	93	880.000
FORD ORION 1.6 CLX DA EE CC	91	890.000
VW GOLF GTI 3P EE CC	89	890.000
OPEL VECTRA 1.6S	89	925.000
SUZUKI SAMURAI CABRIO	93	970.000
FORD FIESTA 1.6S AA	90	975.000
CITROËN AX GT 5P AA CC EE	92	975.000
CITROËN C-15 RE	92	995.000
PEUGEOT 309 AUT. FE	92	1.040.000
SUZUKI SAN. SAMURAI JHT	92	1.050.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

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
RENAULT 21 TXE FE	90	1.275.000
RENAULT EXPRESS 1.9D	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 205 TD PLUS	92	1.275.000
CITROËN ZX 1.4 AURA AA EE	92	1.275.000
OPEL ASTRA 1.6I GLS AA CC	92	1.275.000
FORD FIESTA 1.8D 3P	94	1.325.000
SEAT TOLEDO 1.8 GLX AA DA	92	1.345.000

RENAULT 19 1.4 CHA. FIN	92	1.375.000
SUZUKI SEDAN 11.6 GLX	93	1.375.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC	90	1.375.000
OPEL CORSA 1.4I 5P CC DA		1.375.000
OPEL ASTRA 1.6I 4P CC DA	92	1.375.000
VW GOLF 1.8I GL DA	92	1.375.000
CITROËN ZX 1.6 AURA AA CC	92	1.425.000
FORD ESCORT 1.8 16V AA 2P	92	1.425.000
OPEL CORSA 1.4 IS AA	94	1.425.000
RENAULT 21 TXI FE	90	1.425.000
VW GOLF GTI AA	90	1.425.000
FORD ESCORT 1.6 16V	93	1.475.000
RENAULT 21 TXE 5P FE	91	1.475.000
PEUGEOT 405 SRI AA CC DA	90	1.475.000
RENAULT 19 1.4 RL AA	93	1.475.000
VW GOLF CABRIOLET AA EE	89	1.475.000
OPEL ASTRA 1.7 DIESEL DA	93	1.525.000
FORD ESCORT 1.8D GUIA CC	93	1.525.000
CITROËN ZX 1.9I VOLCANE AA	92	1.550.000
VW GOLF 1.8I	92	1.550.000
FORD SCORPIO 2.0I FE	91	1.575.000
LANCIA DEDRA 1.8 AA CC DA	92	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0I AA RC	91	1.575.000
OPEL ASTRA 1.6 GLS AA CC	93	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0 CD AA CC	91	1.575.000
FORD SIERRA 2.0I FE	92	1.575.000
AUDI 100 2.2I AA CC DA EE	90	1.575.000
SEAT TOLEDO 1.8I GL AA DA	94	1.575.000
RENAULT CLIO 1.8 RSI AA DA	93	1.590.000
VW GOLF GTI G60 FE	90	1.650.000
FORD SIERRA 2.0 XR4I AA CC	92	1.675.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

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

BMW 316I AA CC DA	91	2.250.000
FORD MONDEO 1.8I FE	94	2.350.000
NISSAN PATROL DAK2 TD AA	92	2.350.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	94	2.350.000
PEUGEOT 405 SRDT AA DA	93	2.350.000
AUDI 100 2.0E AA EE CC DA	92	2.450.000
FORD MONDEO 2.0 GUIA FE	93	2.450.000
FORD SCORPIO FE	93	2.450.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA	93	2.450.000
AUDI 80 2.3E FE	92	2.475.000
MERCEDES 190E 2.3I GUIA FE	87	2.500.000
FORD MONDEO 2.0I GIA FE	93	2.525.000
HONDA CIVIC VTI FE	92	2.575.000
BMW 320I 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	93	2.650.000
VOLVO 940 STWA FAM FE CA	92	2.650.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	94	2.725.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.750.000
NISSAN TERRANO II	93	2.750.000
NISSAN TERRANO	93	2.750.000
MAZDA MX3 FE	92	2.750.000
PEUGEOT 605 SRDT FE	93	2.775.000
AUDI 100 2.8I FE	92	2.850.000
BMW 320 AUT.	91	2.875.000
BMW 320 AUT.	91	2.875.000
BMW 325I 4P FE	91	2.950.000
FORD SCORPIO 2.5 TD FE	94	2.950.000
BMW 325I 4P FE	91	2.950.000
FORD SCORPIO 2.5 TD FE	94	2.950.000
SAAB 9000 T 2.3 T FE	92	2.950.000
PEUGEOT 605 SVI 24V FE	92	2.975.000
PEUGEOT 605 SVI 24V FE	92	2.975.000
SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
BMW 750 I A FE	88	3.750.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AUT	92	4.400.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AUT	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

AUTOMOVILES Canalcar

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

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

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

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

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

CITROËN BX 16 TRS AA EE CC	90	875.000
FIAT UNO 60 3P	92	875.000
OPEL KADETT GSI 2.0 EE CC	89	875.000
FORD SIERRA 2.0I AA CC EE	88	880.000
RENAULT TWINGO	93	890.000

RENAULT 19 GTS CHAMADE AA	91	1.060.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
FORD SCORPIO 2.0I CL AA ABS	88	1.100.000
SUZUKI SAMURAI JHT	92	1.100.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA 5P AA	91	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 2.0 LXI DA	93	1.125.000
VW GOLF GTI AA CC EE	89	1.150.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA AA DA	90	1.150.000
FIAT TEMPRA 1.8IE SX AA CC	90	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	92	1.175.000
RENAULT 19 RN 1.4	92	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 5P AA	92	1.175.000
VW GOLF 1.6 AA	91	1.175.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC	90	1.175.000
RENAULT CLIO 1.4 RND	93	1.175.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.190.000
SEAT IBIZA 1.3I CLX	93	1.190.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	92	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 RT 5PAA CC	91	1.225.000
RENAULT CLIO 1.4 FURIA	93	1.225.000
NISSAN MICRA 1.3 16V AA CC	93	1.225.000
FORD COURIER 1.9D COMBI	93	1.250.000

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 AUTOMOVILES

350 COCHES

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

OPEL ASTRA 1.6I GT FE	93	1.675.000
OPEL ASTRA GSI 16V CC EE	92	1.675.000
SUZUKI VITARA JHT FE	93	1.675.000
AUDI 90 2.2I AA CC EE DA ABS	89	1.675.000
VW GOLF GTI 1.8 CC EE	90	1.725.000
FORD TRANSIT FT 100		1.775.000
FORD ESCORT 1.8I XR3 16V	93	1.775.000
FORD TRANSIT 80 COMBI	93	1.790.000
OPEL ASTRA GSI CC DA	92	1.790.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

OPEL ASTRA GSI 2.0 I AA DA	92	1.875.000
FORD TRANSIT 80 MIXTA 7OCV	93	1.885.000
BMW 730iA FE	87	1.950.000
NISSAN SERENA 2.0D AA DA	94	1.950.000
FORD TRANSIT	92	1.975.000
VW GOLF CABRIO AA DA	91	1.975.000
FORD MONDEO 1.8 CLX AA CC	93	1.975.000
CHRYSLER LEBARON FE	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
OPEL VECTRA 2.0 DIAMOND AA	93	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0I GT AA CC	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0 GT FE	93	2.150.000
SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX FE	93	2.150.000
VW GOLF 2.0I GTI AA EE CC	92	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANE	93	2.150.000

YAMOVIL Audi 80 2.6 E V6. Año 92, azul metalizado, F/E. Garantizado. Precio: 2 450.000 ptas. Tel: 565 20 00.

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

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0I Ghia. Año 94, verde met., pocos Km. Garantizado. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Mitsubishi Eclipse GS Turbo. Año 92, gris metalizado, F/E. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroen ZX 1.9D. Réflex. Año 94, rojo, 11.000 Km. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Safrane 2 2 RNSI. Año 93, granate met.,extras. Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL. Ford Escort Cosworth. Año 93, gris met., extras, pocos Km. Garantizado. Oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mazda MX-5 Cabrio 1.6. Año 92, rojo, dos capotas (dura y lona), A/A, D/A, E/E, C/C, llantas, Hi-fi. Tel: 565 20 00.

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

BMW 525 TDS. Año 92, gris plata, muchos extras Precio: 3.790.000 ptas. Tel: 468 46 08.

ROVER 620 Si Luxe. Año 94, burdeos metalizado, cuero, madera, techo, llantas, como nuevo. Julián. Teléfono: 908 60 58 82.

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

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

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

MERCEDES 260E. Gris, año 91, ABS, llantas de aleación, radiocasete. Precio: 3.290.000 pesetas. Teléfono: 468 46 08.

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

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

CITROËN XM 2.0 Gran Luxe. Año 90, 76.000 Km, A/A, ABS, radio con mandos al volante, llantas, negro met., muy cuidado. Julián. Tel: 908 60 58 82.

FORD Escort 1.6i Cabriolet. Año 91, blanco, capota eléctrica, 4 elevalunas eléctricos, pocos Km. Julián. Teléfono: 908 60 58 82.

FORD Mondeo 2.0i 16V. Blanco, A/A, ABS, radiocasete, 7.000 Km. Julián Tel: 908 60 58.

OPORTUNIDAD
YAMAHA XT.600
Buen estado. M-M-U.
Colores Marlboro.
350.000 PTAS
Y
MONO DE CUERO
Dainesse blanco y negro.Talla 56. Con sus protecciones.Poco uso.
55.000 PTAS
Tel: 570 72 54
Félix. Horas oficina.

ARGÜELLES Alfa Romeo 164 Turbo. Año 92, 38.000 Km. Mes: 57.000 ptas. Tel: 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 525 I, 24 V. Año 91, gris met., F/E. Mes: 75.000 ptas. Tel: 549 57 88

ARGÜELLES BMW 325 I. Año 87, A/A, asientos Recaro, suspensión. Mes: 37.000 ptas. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES BMW 320 Coupe. Año 94, 25.000 Km. Mes: 78.000 ptas. Tel: 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 525 TDS. Manual y aut., año 92, 40.000 Km. Mes: 90.000 ptas. Tel: 549 57 88.

ARGÜELLES Citroën ZX 1.6 I Avantage y 1.9 I Volcane. Años 92 y 93. Mes: 30.000 ptas Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES Ford Mondeo V6 2.5 24V. Un mes de uso. Mes: 77.000 ptas. Tel: 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes 300 CE 24V., F/E, 37.000 Km, antracita. Mes: 137.000 ptas. Tel: 549 57 88.

ARGÜELLES Mercedes 300E 24V. Año 90, sport line, antracita, 44.000Km. Mes: 99.000 ptas. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES Mitsubishi Montero TDI GLS S.TD. Año 93. 40.000 Km. Mes: 82.000 ptas. Tel: 544 35 24.

ESCARABAJO negro, original, precioso. Mes: 27.928 ptas. Sin entrada. Tel: 605 49 68.

EXUP 1000 Rainey Forcella Ohlins. Llantas tecnomagnesio, fibersport menani. Precio: 2.500.000 ptas Cojo moto o coche como parte de pago total o parcial. Tel: 605 49 68.

BX GTI 16V. ABS. Llantas,150 CV. Mes: 27.280 ptas. Sin entrada. Tel: 605 49 68.

COMPRO
LLANTAS DE RENAULT CLIO INICIACION.
Llamar noches.
Preguntar por Aquiles.
Tel: (91) 657 06 54

CITROËN 11 ligero. Año 53, negro. Precio: 2.100.000 ptas. Cojo coche o moto como parte de pago o cambio. Tel: 605 49 68.

ALPINE Renault A-310 V6. Blanco, 20.000 Km, extras, original.Precio: 1.500.000 pesetas. Teléfono: (93) 555 32 13. Noches.

MAZDA RX-7. M-OD, plateado, F/E, 240 CV, 60.000 Km. 4.350.000 ptas. Luis. Teléfono: (91) 335 55 51 (horas de oficina) y teléfono: (91) 352 04 25 (noches).

VW Taro Pick Up

EN su reportaje del Salón de Ginebra hacían una vaga referencia al VW Taro en versión Pick-up y 4X4. ¿Podrían decirme si es una derivación del «comercial» Taro? ¿Qué equipamiento y número de plazas traen y si se va a vender en España?

Mi segunda duda es una versión del VW Golf II llamada «Country», que vi hace tres años en Inglaterra y que hace un mes vi en Toledo. ¿Se llegó a vender esa versión en España? ¿Podría conseguir una unidad homologada aquí?

Mi tercera y última duda es que quisiera que me confirmaran si el Salón del Automóvil de Barcelona se celebrará del 13 al 21 de mayo.

MANUEL ZAMORANO
TOLEDO

R.- En efecto se trata de un derivado de la versión comercial con dos plazas y tracción total que en principio no se tiene la intención de traer a España. Nunca se llegó a vender el Golf Country en España, sin embargo se pueden ver algunas unidades rodando por nuestras carreteras, pues hubo quien la importó de segunda mano. Usted también puede hacerlo, puesto que no se encontraría con ningún problema de homologación. Pídale consejo a algún establecimiento de coches importados. Las fechas del Salón de Barcelona son las que usted tiene.

Lo primero, un kart

NUNCA tendremos un piloto español en Fórmula 1 si no fomentamos, protegemos y apoyamos el deporte del karting. Los mejores pilotos de la especialidad dieron sus primeros pasos en un kart y mientras que en España esta especialidad no deja de ser casi una anécdota, en países como en Francia es casi obligatorio este primer paso. Nunca es tarde. Espero que apoyen desde su medio esta imprescindible categoría que nos dará más de un campeón. Muchas gracias.

ERNESTO MOVILLA
VALENCIA

Pastelería de carreras

LES envío estas fotografías del coche de Carlos Sainz y Luis Moya hecho totalmente en chocolate. Como ya forma tradición en nuestra pastelería, cada año realizamos una figura que esté de actualidad para decorar el escaparate de nuestra pastelería. Este año he vuelto a escoger al equipo de rallyes de Sainz y Moya pero más grande. Mide más de un metro de alto por más de medio de ancho. Toda la decoración a color del coche está hecha

a base de chocolate coloreado. He aprovechado el buen papel de Sainz en el Rallye de Portugal para dar reflejo de ello en la mona estrella de nuestra pastelería Plana.

JORDI PLANA SANS
SAN FELIU DE LLOBREGAT

MEJORAR LO INMEJORABLE

SOY propietario de un Peugeot 309 GTi 16V. Lo utilizo sólo los fines de semana. Ahora mismo monta unos neumáticos 195/55 15 y me gustaría montar unos 205/50 15. ¿Mejoraría esto el agarre? También estoy dudando sobre cuál elegir; entre: Michelin Pilot SX, Good Year, Pirelli P-Zero, no importándome la duración del neumático pero sí su precio.

DIEGO COMELLA
CIUTADELLA DE MENORCA

R.- Durante mucho tiempo el Peugeot 309 GTi 16V sirvió de referencia en lo relacionado con el comportamiento dentro de su clase. Nos extraña que necesite mayor agarre. ¿No será que los amortiguadores están en las últimas? Si tiene que cambiar sus neumáticos por desgaste, recurra de nuevo a la misma medida y si el coche sigue sin gustarle cambie los amortiguadores. Su coche no necesita más rueda, se lo aseguramos. Cualquiera de las marcas de neumáticos que nos comenta tiene nuestras bendiciones, sin embargo la diferencia de precios, dependiendo de la localidad y del establecimiento donde los adquiera, no nos permite orientarle en este sentido. No compre en el primer sitio que vea, pregunte precios y sondee el mercado.

Alfista empedernido

COMO gran aficionado del mundo del motor y de vuestra revista Motor 16, me dirijo a vosotros para que me déis vuestra opinión sobre un automóvil que he adquirido hace poco tiempo. Soy un gran admirador de la marca Alfa Romeo, de hecho el coche que he adquirido es un Alfa Romeo GTV 2.0 del año 1983. Me gustaría saber en qué año se empezaron a fabricar los primeros GTV, comportamiento en carretera, prestaciones, mantenimiento, en fin, cuál es vuestra opinión en general acerca del vehículo.

Por último, me gustaría saber si hay posibilidad de adquirir algún ejemplar de Motor 16 donde pueda leer alguna prueba sobre este automóvil. Sabed que siempre tendréis un admirador incondicional de vuestra revista.

DAVID A. ALTOZANO
MADRID

R.- El primer GTV aparece en noviembre de 1980, aunque el coupé Alfetta hace las delicias de los alfistas desde mediados del 74. Su coche costaba en el 83, cuando su primer dueño lo estrenó, 2.106.000 pesetas y siempre se ha caracterizado por un comportamiento excelente, unos frenos eficaces y unas prestaciones en su época (hoy en día se anuncian 130 caballos en cualquier utilitario deportivo) más que suficientes. Como puede imaginar todo esto era destacable con amortiguadores, pastillas y otros elementos mecánicos en perfecto estado. El mantenimiento de estos coches requería bastante paciencia, pues daban algún que otro problema de cambio y el acabado no era su fuerte, sin embargo la mala fama superó con mucho el resultado real de un coche con personalidad, carácter y elegancia que encandiló y encandila actualmente a más de un conductor nostálgico y amante de las emociones de verdad. Su vehículo alcanzaba una velocidad máxima de 190 Km/h. aceleraba de 0 a 100 Km/h en 10 segundos y recorría un kilómetro con salida parada en 30,3 segundos. Sus consumos eran los siguientes: a 90 Km/h. 6,8 l/100 km.; a 120 km/h, 9,3 l/100 km. y en ciclo urbano 12,9 l/100 km. Lo mejor que puedes hacer es una buena puesta a punto del motor, utilizar un buen aceite y no alargar mucho su sustitución, y no intentar exprimirle como si fuese nuevo. Paseate con él, que serás la envidia de más de un amante de los coupés.

OPINION

El blindaje de mi tía Amelia (y otros)

El primer coche blindado que ví en mi vida era el de mi tía Amelia. Mi tía Amelia, aragonesa de origen, vivía en la provincia de Zamora y se sacó el carné en los años 40, o así. Asediada por los conductores varones, que eran mayoría absoluta, mi tía Amelia tuvo una ocurrencia: le puso al balilla, primero, y al 600, después, una bocina «de aire» que sonaba exactamente igual que la de un camión. Así, a bocinazo limpio, se iba abriendo paso entre el machismo de la época. Y así conocí yo las bondades del blindaje. Blindaje acústico, sí, pero blindaje al fin y al cabo: a mi tía Amelia le servía para protegerse de la barbarie, la violencia y las agresiones externas. Con el tiempo fui aplicando mis propios blindajes. Cuando llegué a Madrid, hace casi 20 años, advertí que era imprescindible protegerse de la gran cantidad de conductores agresivos y nerviosos que habitan en la capital. Mi blindaje consiste, desde entonces, en cerrar a cal y canto las ventanillas, subir el volumen de la música (si es Radio 2, mejor) y ponerme a pensar en mis cosas. A veces aprovecho el consuetudinario atasco para leer la prensa y tomar algunas notas, pero no siempre. En carretera, donde además de perder los nervios es fácil perder la vida, practico y recomiendo otro blindaje, sencillo y barato: cada vez que un energúmeno se me echa encima levanto un poco el pie, me pego a la derecha y pongo el intermitente, para que el enemigo sepa que yo voy en son de paz. Por desgracia, tengo que blindarme con frecuencia. Raro es el viaje en que no se te echa encima algún idiota: de frente, en un mal adelantamiento. Por detrás, hasta soplarte en la nuca (una manía muy extendida en las autopistas). Por todas partes, en las subidas con carril de vehículos lentos que algunos de los que bajan confunden con un circuito de carreras. Quede claro: soy conductor prudente, pero no pusilánime. En ocasiones me gustaría colocar una torreta con una ametralladora en lo alto del capó y darle lo suyo, en legítima defensa, a esa horda de asesinos incontrolados. Pero me reprimo por tres razones. Primera: ni soy como ellos, ni quiero. Segunda: como no se puede estar en misa y repicando tendría que viajar siempre acompañado por un sargento artillero. Tercera y principal: no sé donde venden torretas de ametralladoras que le vayan a bien a mi amado Vectra (¿No lo había dicho aún? Pues lo digo: lo amo. Tras seis años de relaciones estables lo amo más todavía. Nos amamos y hemos decidido envejecer juntos, sobre todo desde hace dos años, cuando el tasador intentó engañarme y quedárselo por 700 talegos). Descartada la épica opción de la torreta, practico la otra. Más modesta, sí, pero más eficaz: me pego a la derecha, levanto el pie y dejo que pase el monstruo. ¿Le parece una tontería, una mariconada, una simpleza? No lo es. Si repasa las cifras de muertos de estas vacaciones verá que no lo es. 3.000 kilos de coche blindado le han salvado la vida a Aznar. Benditos sean él, su buena estrella y los fabricantes del coche blindado: todos lo celebramos. Pero a mí, levantar el pie y pegarme a la derecha me ha salvado la vida mas de 3.000 veces. No sé si la comparación es oportuna, pero mi tía Amelia, que era una magnífica conductora, se abría paso a bocinazos y jamás tuvo un accidente, estaría orgullosa. De los dos. De Aznar y de un servidor.

Carlos Santos*

* Periodista. Director Editorial de Temas de Hoy

España ya tiene equipos

SELECCION INTERNACIONAL CAMEL TROPHY 95

Después de pasar seis días de duras pruebas, los 40 jóvenes aventureros que este año tomarán parte en el Camel Trophy fueron elegidos. En el equipo peninsular destaca la presencia de una mujer.

LOS bosques de Belgrado, a las afueras de Estambul, sirvieron -por segundo año consecutivo- para que los cuatro seleccionados de cada uno los 20 países que este año participarán en el Mundo Maya 95 realizaran las últimas pruebas de las que salieron los dos componentes que formarán los diferentes equipos.

Los tres primeros días fueron de clases teóricas y prácticas, como es clásico en esta selección final, en la que los especialistas de Camel Trophy y Land Rover enseñan normas, trucos y experiencias de todo tipo. En las siguientes jornadas, los 80 participantes se dividieron en diferentes grupos para ir pasando pruebas en las que iban demostrando sus habilidades y sus dotes en conducción, primeros auxilios, organización, mando, manejo de *winch* y forma física, bajo la mirada de los expertos que valoraban sus cualidades.

Este año el último día fue muy duro. Después de pasar las pruebas físicas combinadas con orientación a pie, sin apenas descanso, los aventureros tuvieron que transportar material, troncos, barriles, cuerdas y piraguas, para construir una balsa y arrastrarla por un río. Luego se formó una caravana de 25 Discovery para realizar un simulacro de Camel Trophy. Durante toda la noche se recorrieron cerca de 40 kilómetros a través del bosque donde el trabajo de todos fue necesario para poder sortear los obstáculos naturales, como barrizales o cortados. A las 7 de la mañana se acababa esta prueba y los jóvenes aventureros tenían que enfrentarse a un último reto para demostrar su ingenio y habilidad: levantar del suelo un Land Rover con la ayuda de troncos, cuerdas, *slingas* y poleas.

La suerte estaba echada, todos habían dado lo mejor de cada uno, pero sólo podrían ir dos por país. España, por estrategias de mercado de las empresas patrocinadoras, tiene el honor de poder llevar dos equipos: uno que representa a la Península y Baleares y otro a las Islas Canarias.

Este año por primera vez una española era seleccionada. Belén Sánchez, de Manresa, que ya lo había intentado en el 92, representará a la península junto a Lluis Moret, de Palafrugell, mientras Tomás Lorenzo, de Gran Canaria, y Miguel Woolmington, de Tenerife, formarán el equipo canario.

La meta está en el Mundo Maya, donde desde mediados de mayo a mediados de junio se recorrerán Belice, México, Honduras, El Salvador y Guatemala. El listón quedó muy alto el año pasado cuando el equipo peninsular ganó dos de las tres pruebas, lo que anima a Tomás, Miguel, Belén y Lluis a poner todo su esfuerzo para repetir la hazaña. ●

ALFONSO J. NIETO

Los amos del Desierto

Citroën ha dominado a placer en el Rallye de Túnez con Pierre Lartigue a la cabeza que, a los mandos del ZX Rallye Raid, ha conseguido su segunda victoria en la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno de la temporada y su tercera consecutiva en Túnez. En motos, la victoria fue para Alain Olivier con KTM. Arcarons fue tercero y Fernando Gil cuarto, siendo éste, además, el primer piloto privado.

Lartigue y Perin volvieron a hacer imbatible su Citroën sobre la arena tunecina.

CON la ausencia de los prototipos de Mitsubishi, las cosas estaban claras para la marca francesa. La marca nipona traía únicamente, y a modo experimental, un Space Wagon pilotado por Fontainay. Problemas con el cambio y rotura del triángulo de la suspensión dieron al traste con las esperanzas de Mitsubishi.

Frequelain no quería sorpresas. Traía la escuadra al completo. Vatanen probaría modificaciones técnicas en el ZX y Timo Salonen y Pierre Lartigue disputarían la primera plaza.

Ari Vatanen, por vez primera en toda su trayectoria, iba acompañado por una piloto italiana, Fabricia Pons. Preguntada ésta por su primera experiencia en raids africanos, calificó de traumática su actuación. Su inexperiencia llevó al equipo a perderse en más de una ocasión. Ello, unido a un fallo de Vatanen en una entrada a meta, hizo que no pudieran subir a lo más alto del podio.

Olivier ganó con KTM. La marca copó los cuatro primeros.

Por detrás del equipo de Citroën, Salvador Serviá saltaba a la arena con un nuevo prototipo fabricado por Macmoter, con el que piensa realizar toda la temporada.

En las primeras jornadas las cosas rodaron bien para el es- ◆◆◆

Schlesser sigue apostando con acierto por la fórmula buggy. En la etapa de El Faouar-Nefta fue primero.

GAFAS PARA LOS NIÑOS DEL DESIERTO

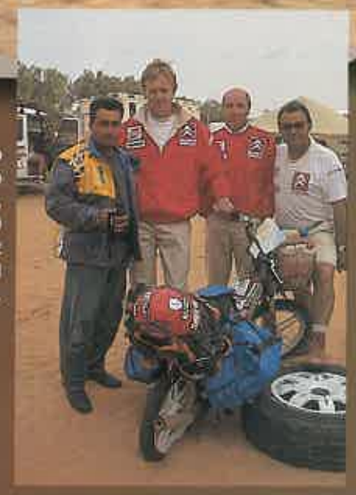
Optic 2000, principal patrocinador del Rallye de Túnez, lleva a cabo durante la celebración de la carrera una labor digna de admiración. En las cinco ciudades que el rallye atraviesa tiene la misión de poner gafas a más 200 niños con problemas en la vista. Con 3.000 cristales, 300 monturas y un completísimo equipo técnico, examinan durante 10 días niños de entre 6 y 12 años de edad. Ejemplar la labor de esta empresa patrocinadora que ha sabido entender la problemática de un pueblo en permanente contacto con el polvo y la arena.

pañol; pero cuando se entró en l
zona de dunas, el coche empezó
tener problemas de calentamient
y rotura de palieres, por lo que tu
vo que abandonar la carrera.

El tercero en discordia era Jea
Louis Schlesser, que traía esta ve
sus dos buggys; uno lo pilotaría é
solitario y el otro lo conduciría, po
primera vez, la germana Juth
Kleinschmidt, esta vez con copilot
femenino. Hasta la penúltima jor
nada, la alemana ocupaba la qui
ta posición, realizando una ◆◆◆

Ari Vatanen posó con Antonio Guerrero Macías, que realiza 2.000 kms por Túnez para reivindicar el uso del ciclomotor.

El Nissan de Esperto y Barreiros se llevó el triunfo de la clase T2 volando sobre el desierto.



Serviá y el nuevo MacMoter M340 demostraron un gran potencial hasta su abandono.

excelente carrera; pero la rotura del cambio frustró la esperanza del único equipo femenino.

En la categoría de motos, el francés Alain Olivier -en su primera prueba africana- se alzó con la victoria. Jordi Arcarons, que venía a rodarse, ocupó la tercera posición por detrás de Magnaldi. Cabe destacar la brillante actuación de Fernando Gil, ocupando la cuarta plaza y siendo el mejor resultado obtenido por el español en una prueba africana.

Pero, indiscutiblemente, las estrellas de la decima cuarta edición del Rallye de Túnez fueron Lartigue y su copiloto Michel Perin. ●

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ ANTONIO DIAZ

Pletórico, Fernando Gil cosechaba la victoria entre los privados en un carrerón que le supone su primer triunfo africano.

Arcarons prefirió no forzar tras un periodo inactivo. Fue tercero.

CLASIFICACIONES

COCHES

1º Lartigue-Perin (Citroen ZX), 17h21'49''; **2º Salonen-Gallagher** (Citroen), a 51'52''; **3º Vatanen-Pons** (Citroen), a 1h43'33"; **4º Schlesser** (Schelesser), a 2h24'13".

MOTOS

1º Olivier (KTM), 18h24'9''; **2º Magnaldi** (KTM), a 25'27''; **3º Arcarons** (KTM), a 42'24"; **4º Gil** (KTM), a 2h16'38";

PADDOCK

SCHUMACHER SE SIENTE ACOSADO

La descalificación de Schumacher en el Gran Premio de Brasil, ya resuelta, ha hecho mella en el piloto alemán, que ha expresado su desencanto con la Fórmula 1. El piloto de Benetton declaraba recientemente su intención de pasarse al Campeonato Indy para acabar con la sensación de «tramposo» que siente en la fórmula reina.

BUENA ACTUACION DE MARC GENE

En la segunda cita del Campeonato Británico de Fórmula 3, con dos carreras puntuables, Marc Gené realizaba una buena actuación en el circuito de Thruxton. Olivier Gavin fue el vencedor de ambas pruebas, en las que el piloto español lograba la sexta y séptima plaza. Sin embargo en la quinta prueba puntuable, celebrada en Donington Park y que ganó Castro Neves, Gené padeció multiples problemas que le retrasaron mucho, aunque logró terminar.

APRENDER CON EMILIO DE VILLOTA

La Escuela de Pilotos de Emilio de Villota va a realizar los días 5 y 6 de mayo un curso de conducción en el Circuito del Jarama. El curso se llevará a cabo con turismos y fórmulas y el precio del mismo es de 89.000 pesetas, más IVA. Las reservas se pueden realizar en el teléfono: 91/859 25 85 ó 859 27 61.

Copa de Pascua en Nogaró

MIENTRAS que David Dussau se anotaba las dos victorias en la segunda cita del Campeonato de Francia de Fórmula 3 celebrada en Nogaró, su compañero del equipo oficial Renault, David Arias, no lograba acabar ninguna de las dos carreras. El piloto español del «Racing For Spain», que obtuvo el octavo mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados, se vio obligado al abandono, en la primera prueba por salida de la pista y en la segunda tampoco acabó por un accidente.

Por su parte Oriol Serviá cuajaba una actuación desigual en la doble cita del Campeonato de Francia de Fórmula Renault. El pequeño de la saga Serviá lograba un merecido quinto puesto en la tercera prueba puntuable para este certamen, pero tenía que abandonar en la siguiente carrera al salirse de la pista cuando intentaba remontar posiciones tras los problemas que afectaron en las primeras vueltas al motor de su coche. Las victorias fueron para Sébastien Enjoiras y Cyrille Sauvage.

Potencial demostrado

SE ha despejado la incógnita y el MacMoter que Salvador Serviá estrenaba en el Rallye de Túnez se decanta como un vehículo competitivo para la Copa del Mundo de Raids, y el piloto catalán seguirá con este prototipo italiano. Aunque no pudieron acabar la carrera tunecina, para Serviá la experiencia ha sido muy positiva ya que, mientras se mantuvieron en carrera, el Macmoter M340 hizo gala de un gran potencial aunque el abandono, por problemas técnicos propios de la juventud del vehículo, les impidió cuajar el estreno con una cuarta posición que el equipo tenía a su alcance. Según el piloto «el reparto de masas está muy logrado, lo que comporta que el equilibrio del vehículo sea excelente».

Las características técnicas de esta berlineta de dos volúmenes y cuatro ruedas independientes, que tiene una relación peso potencia de 4,60 kilogramos por caballo, son: un motor atmosférico Mercedes –central-longitudinal– de ocho cilindros en V y cuatro tiempos, con cuatro válvulas por cilindro y cuatro árboles de levas, que alcanza los 326 caballos de potencia. Con dirección de cremallera, llantas de magnesio, cambio automático, también Mercedes, autoblocante y tracción integral permanente, el MacMoter M340 alcanza los 235 kilómetros por hora.

Decisión salomónica

EL asunto del combustible utilizado en Brasil por Benetton y Williams, que motivó la descalifciación de Schumacher y Coulthard, se ha resuelto salomónicamente. El tribunal de apelación de la FIA, tras oír a las distintas partes implicadas, decidió anular la descalificación de los pilotos, que vuelven a recuperar los puntos obtenidos en el Gran Premio, pero mantener la sanción a las escuderías que no podrán recuperar sus puntos como constructores y deberán pagar una multa de 200.000 dólares -casi 25 millones de pesetas- cada una. Tras esta decisión la clasificación del Campeonato del Mundo de pilotos es la siguiente: Schumacher, 14 puntos; Hill, 10; Alesi, 8; Coulthard, 6; Berger, 5; Hakkinen y Herbert, 3; Frentzen, 2; Blundell, 1.

PADDOCK

CATALUÑA TENDRA F-3000

La FIA ha incluido en el calendario internacional de la Fórmula 3.000 la carrera de esta especialidad, que se celebrará en el Circuito de Cataluña coincidiendo con el Gran Premio de España. Será la segunda prueba del Campeonato Internacional que, con la inclusión de la carrera española, tendrá tan sólo ocho carreras durante esta temporada.

La informática en la Copa ZX

EL equipo Chefo Sport contará este año, nuevamente, con el patrocinio de Dell Computer e Informix Software para su programa en la Super Copa ZX, certamen con el que el día 30 de abril el nuevo circuito de Cartagena abrirá por primera vez sus puertas. El equipo alineará esta temporada tres coches que estarán conducidos por los hermanos Mora, José y Javier, y por Ricardo García Galiano, que alternará su participación en este certamen con el Campeonato de España de Turismos.

BENETTON LO QUIERE TODO

Benetton, que ha comprado Lotus Cars y posee también una importante aportación publicitaria en Tyrrell, tiene además la escudería que lleva su nombre, Ligier y una importante participación en Simtek, que a su vez ha comprado el equipo Lotus. Ante esta situación, Benetton podría controlar el próximo año casi el 50 por ciento de las escuderías de Fórmula 1. La pregunta es ¿podrá hacerlo?, porque ¿a quién interesa y a quien molesta esta situación?

PADDOCK

CHEEVER PIERDE EN LA ULTIMA VUELTA

El Penske-Mercedes de Emerson Fittipaldi fue el ganador de la quinta prueba de la Indy, celebrada en Nazareth, en la que Eddie Cheever, si el Lola-Ford no hubiera fallado a pocos metros de la llegada, podría haber logrado la primera victoria para él y su equipo en la Indy. Pese al percance Cheever era tercero, detrás del Reynard-Ford de Jacques Villeneuve. Por su parte, Michael Andretti se salía de la pista, por culpa de una rueda, y Gil de Ferran sufría un aparatoso accidente.

LA PRIMERA, PARA ZABALETA

Aitor Zabaleta, con Osella-BMW, ha sido el vencedor de la primera prueba del Campeonato de España de Montaña, la Subida al Desierto de Las Palmas. Con otra Osella-BMW, Egozkue ocupaba la segunda plaza, por delante de Vilariño, con Norma-BMW. En su regreso a la montaña Xavier Riera -BMW M3- era cuarto y ganaba en Grupo A.

COLOMER A LA CABEZA DEL MUNDIAL DE TRIAL

Tras su victoria en la tercera prueba, celebrada en Irlanda, Marc Colomer, con Montesa, domina el Campeonato de Mundo de Trial, aventajando en 4 puntos a Tarrés -tercero en Irlanda- y en 6 a Ahvala.

McLaren arrasó en Nürburgring

UNA vez más los McLaren han sido los dominadores en el Campeonato de Resistencia GT, copando las cinco primeras posiciones y entrando a la meta en un apretado pañuelo. En la quinta carrera del año, que se celebró en el circuito alemán de Nürburgring, la pareja Bellm-Sala, por escasos segundos, se anotaba su cuarta victoria a lo largo de esta temporada, imponiendose a Giroix-Grouillard. La tercera plaza era para Nielsen-Bscher, a menos de dos minutos de los vencedores, mientras que Lindsay-Rap-hanell y Wallace-Bell completaban el triunfo de McLaren.

El GT2 del equipo español Repsol-Kremer no tuvo mucha suerte en esta cita. Los problemas de motor que padeció el Porsche 911 en los entrenamientos les colocaron en la decimonovena posición de la parrilla. Tomás Saldaña lograba remontar hasta la décima plaza en los primeros 40 minutos, pero el motor volvió a fallar y el equipo se tuvo que retirar, al igual que otros cuatro Porsche que sufrieron la misma avería.

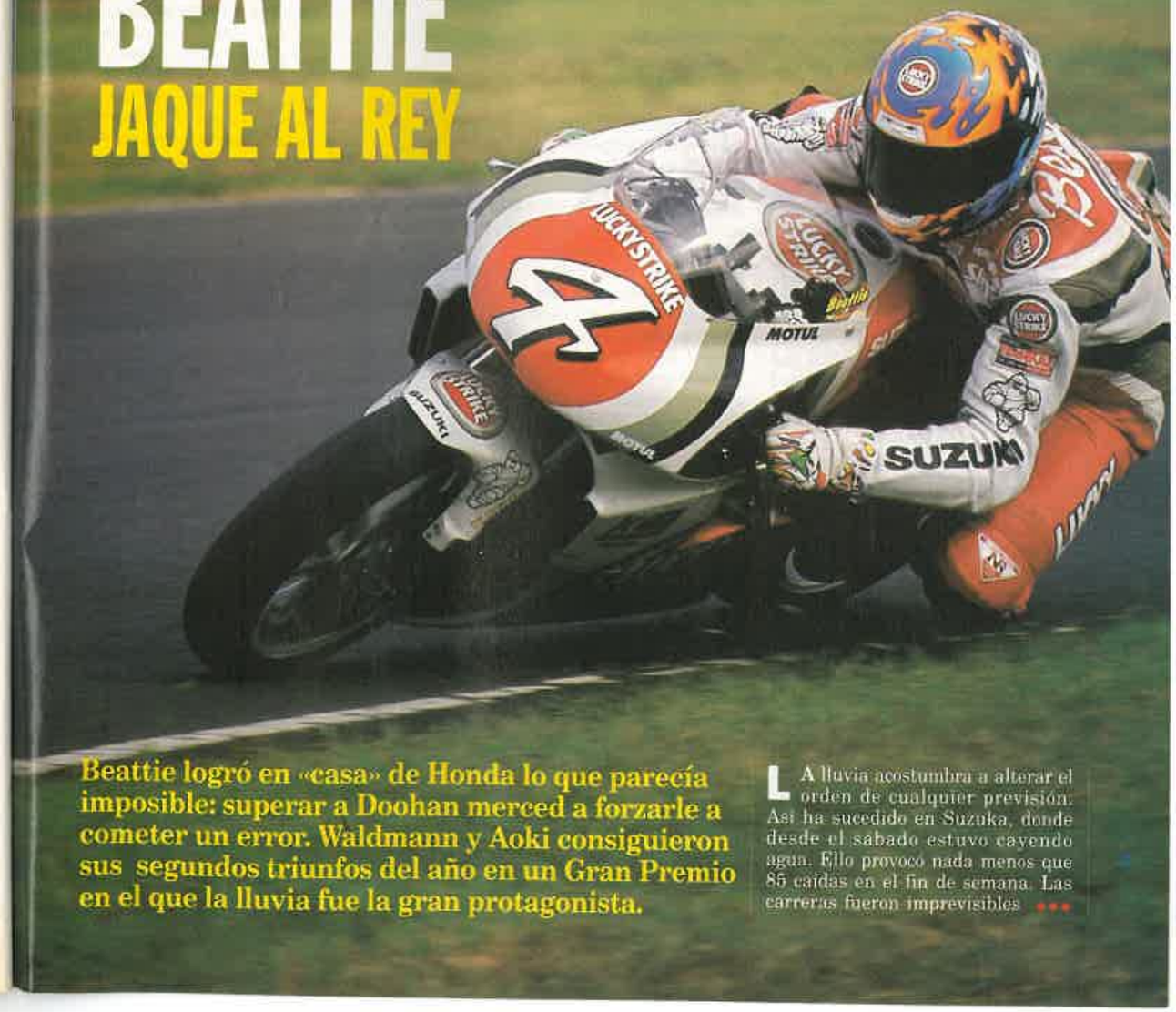
Otro podio para Martínez de la Rosa

PEDRO Martínez de la Rosa, tras una cerrada lucha con el japonés Motoyama, era segundo, con el Dallara Toyota del equipo Tom´s, en la tercera carrera puntuable para el campeonato japonés de Fórmula 3. El piloto español, que había marcado el segundo mejor tiempo en entrenamientos, efectuaba una excelente salida que le permitía rebasar al japonés Michigami y situarse a la cabeza. Un toque con este piloto dañaba el alerón delantero de Martínez de la Rosa que lograba mantener la primera plaza hasta que, a siete vueltas del final, un nuevo toque, esta vez con Motoyama con quien mantuvo un cerrado duelo, terminaba de destrozar el morro del Dallara y el catalán tenía que conformarse con la segunda posición mientras que Motoyama entraba vencedor en la meta. Este resultado, junto con la victoria en la primera carrera, permite al español mantenerse a la cabeza del campeonato, empatado a puntos con Michigami.

Doohan se vio superado, esta vez, por un magnífico Beattie, tras una emocionantísima carrera. Alberto Puig y Juan Bautista Borja, tuvieron una actuación más destacada de lo que se preveía tras los entrenamientos.

G.P. DE JAPON DE MOTOCICLISMO

BEATTIE
JAQUE AL REY



Beattie logró en «casa» de Honda lo que parecía imposible: superar a Doohan merced a forzarle a cometer un error. Waldmann y Aoki consiguieron sus segundos triunfos del año en un Gran Premio en el que la lluvia fue la gran protagonista.

LA lluvia acostumbra a alterar el orden de cualquier previsión. Así ha sucedido en Suzuka, donde desde el sábado estuvo cayendo agua. Ello provocó nada menos que 85 caídas en el fin de semana. Las carreras fueron imprevisibles •••

y, especialmente la de 500, fue además emocionantísima. Era la del cuarto de litro la que abría la matinal. Pocas veces el líder de un Gran Premio habrá tenido la posibilidad de reintegrarse de nuevo en cabeza para alzarse con la victoria tras una caída. Eso es lo que le ha sucedido a Waldmann. Fue una carrera épica y casi dantesca debido a la fuerte lluvia. Eso ya condicionó los entrenamientos puesto que sólo el viernes se pudieron disputar en seco. Ese día Harada, Biaggi y Okada fueron los mejores mientras que los españoles hicieron un mediocre papel.

En el momento de la verdad, con la mentada lluvia enseñoreada del circuito, Okada fue el mejor desde la salida. Ahí tuvimos nuestra primera decepción puesto que Checa, quien ya había caído el viernes y el sábado aunque luego ese mismo día, tras un «sermón» de Sito Pons, reaccionó y marcó el segundo tiempo en mojado, se fue al suelos en la primera curva. Sólo Romboni parecía en condiciones de disputarle la victoria al local pero su moto se paró en la cuarta vuelta. Con ello Okada podía correr tranquilo, aunque ello no impedía que fuese marcando constantemente vueltas rápidas a pesar de que Waldmann se encontraba a respetable distancia. Tras ellos las cosas estaban muy movidas pero por las difíciles condiciones de la pista los cambios eran constantes. Al abandono de Romboni siguieron el de Roberts Jr. al tiempo que Harada, quien había salido muy retrasado, recuperaba posiciones mientras que el que perdía terreno era Ruggia que había llegado a estar cuarto.

Cardoso logró un muy meritorio séptimo puesto en la categoría del cuarto de litro.

Tampoco brillaba Biaggi quien se mantenía noveno, por detrás de Cardoso. De nuevo el andaluz daba muestras de sus posibilidades, como Maurel que iba mejor que de costumbre y era decimosegundo.

Maurel esta vez dio la talla. Fue décimo al final.

En la vuelta 11 llegaría el primer golpe de teatro: la caída de Okada cuando nada parecía presagiarlo. Ello sirvió en bandeja el liderato a Waldmann pero en ese momento la lluvia redobló en intensidad y el drenaje se hizo insuficiente: el germano cayó en la vuelta siguiente. El de Honda tuvo suerte, porque pudo levantarse, montar de nuevo y arrancar antes de que llegase el segundo: Noboatsu Aoki que estaba a 28 segundos. Con ello el germano pasó por meta primero y durante la que era su decimotercera vuelta el Director de Carrera decidió detener la prueba ante el diluvio que caía con lo cual Waldmann conseguía su segunda victoria del año y se refuerza en el liderato. En el transcurso de esa vuelta, que ya no contaba afortunadamente para ellos, cayeron Hivita, que era tercero, Biaggi y Cardoso que finalizó en una fantástica séptima plaza. Maurel era décimo y Castilla decimoquinto por delante de Riba. Lavilla y D'Antín habían caído también, éste se encontraba entre los diez primeros.

Si la carrera del cuarto de litro fue movida, la de 500, disputada tras varios aplazamientos , fue emocionantísima, y ofreció un «crescendo» digno del mejor de los guionistas. Al darse la salida, Sinichi Itoh arrancó como una exhalación. El de HRC dejó a los demás absolutamente clavados con el «forcing» que puso en práctica en los primeros giros

El menor de los Aoki, derecha, no dio opción a sus rivales. Alzamora fue séptimo.

Tras una carrera accidentada, la victoria de Ralf Waldmann refuerza su liderazgo del Campeonato en la categoría de 250 c.c.

cuando iba marcando vuelta rápida tras vuelta rápida. Detrás las posiciones variaban constantemente. El primer perseguidor fue Cadalora, luego Barros, luego Aoki, luego Beattie y finalmente Doohan. De los citados, Barros cayó cuando peleaba con Aoki, al tiempo que también iban por los suelos Honma y Capirossi. Schwantz, que al principio parecía poder ir escalando posiciones, se fue desinflando «la moto no iba como ayer, se movía de delante», al contrario de Puig, el más rápido en el «warm-up», quién remontaba desde su mala salida. Tanto él como Crivillé no se ilustraron en los entrenamientos pero si el barcelonés reaccionó, no así el de Seva que cayó a media carrera cuando iba por detrás de Puig.

Torrontegui fue noveno en la carrera de los 125.

La emoción estaba en cabeza puesto que si a Doohan parecía costarle recuperar terreno sobre Itoh, Beattie se acercaba al Campeón del Mundo a base de marcar constantes vueltas rápidas. Como en el cuarto de litro, aquí también hubo golpe de teatro en cuanto que Itoh se cayó en la vuelta 12. Eso dió alas a Beattie que vió que podía conseguir la victoria y el de Honda tuvo que apretar de firme en los últimos giros cuando el de Suzuki se le pegaba en los talones. Doohan se dio varios sustos pero mantenía el liderato hasta que a mitad de la última vuelta se salió en una zona rápida y, si por fortuna, pudo reintegrarse de nuevo en la pista tras hacer un largo motocross, eso no pudo impedir el triunfo de Beattie que supo ganarle la partida en esa guerra de nervios. Además de no caer, Doohan, aún tuvo fortuna de preservar la segunda plaza por los pelos frente a Aoki. Quinto tras Cadalora y por delante de Schwantz era Alberto Puig, con lo cual salvaba el Gran Premio mucho mejor de lo que pintaba en entrenamientos. El tercer español en liza, Borja, volvió a demostrar que es el mejor de los que no disponen de moto oficial. En esta ocasión obtuvo un séptimo puesto. Casi nada!

Menos comprometida porque ya no llovía aunque la pista no se secó durante todo lo que duró la prueba, la carrera de 125 resultó también muy interesante aunque no para la victoria puesto que el menor de los hermanos Aoki no dio ninguna opción y se escapó desde la salida sin que nadie pudiera inquietarlo en ningún momento. Por la segunda plaza en cambio, hubo la emoción que faltó por la primera puesto que por ella pugnaron primero dos europeos, Raudies y Perugini, pero ambos cayeron. Luego el relevo fue nipón con tan sólo un europeo entre ellos: Emilio Alzamora. Con él estaban Saito, Sakata, Ibaraki, Nakajyo y Katoh. Por un momento, Torrontegui, que corría con una fuerte gripe, y «Aspar», que remontaba tras haber salido mal pero luego de haberse mostrado muy veloz en agua pues fue segundo en los entrenamientos del sábado, dieron la impresión de poder unirse al grupo, pero todo quedó en agua de borrajas: el de Alcira cayó, el de Górliz fue noveno y el leridano salvó algo el honor siendo sólo séptimo, aunque primer europeo, cuando su moto perdió competitividad puesto que al secarse la pista el desarrollo le quedó corto. La última vuelta fue electrizante puesto que Saito y Sakata estuvieron luchando codo a codo. A la postre fue Saito el que se impuso al Campeón del Mundo. Nakajyo, Ibaraki y Katoh precedieron al español Alzamora. El, como todos, ya piensan en el sol de Jerez dentro de quince días.

JOSÉ LUIS AZNAR

CLASIFICACIONES

125 CC
1º Aoki (Honda), 46.28.996; **2º Saito** (Honda), 46.30.792; **3º Sakata** (Aprilia) 46.30.899; **4º Nakajoh** (Honda), 46.31.136; **5º Ibaraki** (Yamaha) 46.36.269. **7º Alzamora** (Honda) 46.45.605. **9º Torrontegui** (Honda) 46.56.914.
250 CC
1º Waldmann (Honda), 30.46.248; **2º Aoki** (Honda), 31.17.838; **3º Hikita** (Honda) 31.39.480; **4º Harada** (Yamaha), 31.30 994; **5º Ruggia** (Honda) 31.45.446. **7º Cardoso** (Aprilia) 31.48.806. **11º Maurel** (Honda) 32.24.102.
500 CC
1º Beattie (Suzuki), 44.02.298; **2º Doohan** (Honda), 44.11.880; **3º Aoki** (Honda) 44.12.006; **4º Cadalora** (Yamaha), 44.21.922; **5º Puig** (Honda) 44.23.980. **5º Borja** (Yamaha Roc) 45.15.044.

CAMPEONATO DEL MUNDO

125 CC
1ª Aoki, 50 puntos; **2ª Sakata**, 39 p; **3ª Saito**, 33 p; **4ª Nakajoh**, 24 p; **5ª Manako**, 22 p. **6ª Alzamora**, 22 p. **9ª Torrontegui**, 13,5 p.
250 CC
1ª Waldmann. 63 puntos; **2ª Harada**, 53 p; **3ª Biaggi**, 48 p; **4ª Aoki**, 40 p; **5ª Ruggia**, 22 p. **6ª Cardoso** 20 p. **12ª Checa**, 13 p.
500 CC
1ª Doohan, 70 puntos; **2ª Beattie**, 65 p; **3ª Schwantz**, 34 p; **4ª Crivillé**, 32 p; **5ª Puig**, 31 p. **10ª Borja**, 16 p.

Siempre Puras

RALLYE CAJACANTABRIA

Tres de tres. No está nada mal el promedio de victorias del recién llegado equipo Citroën en el Campeonato de España de Rallyes. Jesús Puras se encamina de esta manera hacia su tercer título nacional.

Borja Moratal era el primer líder, dominando a todos sus rivales.

Un accidente retraso a Oriol, que solo pudo ser sexto.

El público se entusiasmó con Jaime Azcona y su 106.

Nuevo triunfo de Javier Azcona en el grupo N con su Clio Williams.

TRAS su inicio en tierras canarias, donde Jesús Puras lograba las dos victorias, el Campeonato de España de Rallyes inicia la temporada 95 en la Península, en las siempre complicadas carreteras de Cantabria, en las estribaciones de los Picos de Europa.

Sin «elementos perturbadores», los tres protagonistas, Jesús Puras (Citroën ZX), Oriol Gómez (Renault Clio) y Borja Moratal (Peugeot 306) iban a verse de nuevo las caras, sin la menor concesión.

Daniel Alonso (Escort Cosworth) no pudo con ninguno de los hermanos Azcona.

Con escasísimas posibilidades de victoria, Daniel Alonso mantenía sus esperanzas en una climatología complicada para imponer las cuatro ruedas motrices de su Escort Cosworth, pero, pese a que el día anterior la lluvia y la nieve hacían acto de presencia, al inicio del rallye lucía un sol espléndido.

Con sorpresa para algunos (no para quienes hemos visto el trabajo realizado en estos últimos meses), Borja Moratal se imponía en los primeros tramos del rallye, con escasa diferencia sobre Oriol y Puras, en cuyo Citroën se habían elegido unos reglajes más adecuados a la climatología que se esperaba que a la que realmente se estaba produciendo.

Tramo a tramo, Borja imponía su Peugeot con una conducción finísima y enormemente eficaz «puedo incluso ir algo más deprisa; me guardo algo en la manga, pero me encuentro muy cómodo», nos comentaba el madrileño. Tras él, Oriol, por el contrario, conduce al límite: «voy al 120 por ciento de mis posibilidades. Nunca he asumido tantos riesgos. Pero no tengo más remedio. La llanta de 17 pulgadas ha beneficiado mucho a mis rivales, como se demuestra en el Peugeot, que el año pasado estaba claramente detrás de mí». Y Puras, muy concentrado, no quiere cometer ningún error, haciendo un rallye a la espera: «no acabo de encontrar el compromiso adecuado en el eje trasero; o mejor dicho, el equilibrio entre ambos ejes. Hemos probado mucho en los últimos días, pero no es lo mismo probar que correr. Además, ahora, quienes tienen que arriesgar son ellos.»

En efecto, son sus rivales los que tienen que arriesgar. Especialmente el actual Campeón de España, Oriol Gómez, que tras una temporada brillantísima en el 94, ve cómo sus posibilidades de renovar el título se esfuman. Y tanto arriesga que en un zig-zag, muy rápido, tiene una ligera salida de carretera, golpeando la parte trasera derecha contra un murete, arrancando de cuajo medio eje, la rueda y los elementos de suspensión. Con bastante fortuna, puede terminar el tramo en tres ruedas, perdiendo cuatro minutos.

Con mucho nerviosismo, sus asistencias cambian el puente trasero, pero no pueden evitar que el piloto del Clio penalice en el siguiente control siete minutos, perdiendo toda opción a la victoria. Con mucho pundonor, Oriol prosigue en carrera, con la esperanza de colocarse entre los cinco primeros y sumar algunos puntos en el Campeonato. Al final, remontó hasta la sexta plaza lo que le proporciona unos puntitos para el Campeonato.

La marcha de Borja en cabeza tampoco iba a durar mucho más tiempo: en el siguiente tramo, en la segunda pasada por Arredondo, el penúltimo de la primera etapa, la carcasa de la cremallera de la dirección del Peugeot se rompe. Como puede, sin apenas poder girar el volante, Moratal llega al final del tramo, perdiendo cinco minutos y medio. Desesperado por la racha de mala suerte, Borja tiene que abandonar por una avería inusitada. Habría sido posible cambiarla si se hubiera producido un tramo después, pero no en aquel lugar preciso, sin apenas tiempo para asistencias.

A mitad de rallye, Puras se quedaba sin rivales. Con toda tranquilidad, se dedica a probar nuevas soluciones de suspensiones, sin perder la concentración y no cometer errores. Sin la menor presión (el segundo clasificado, Jaime Azcona, estaba a más de cuatro minutos), el santanderino marchaba tranquilamente hacia su tercera victoria en este campeonato, en su tierra y arropado por una afición numerosísima.

Tras él, Daniel Alonso no puede impedir que le supere el pequeño Peugeot 106, en uno de los rallyes menos afortunados del piloto avilesino, que se caracteriza precisamente por todo lo contrario. «Estoy aterrado. Por segunda vez se nos han aflojado los tornillos de sujeción de una rueda. Hemos tenido que colocar contratuercas, y parece que se ha solucionado el problema. Pero estoy ya tan desconcentrado y voy tan inseguro que ya sólo me contento con ganar el grupo N». Con un principio de gripe, Daniel no tiene su día. Pese a lo que dice, quiere ganar el grupo y ser segundo y no puede conseguir ni una cosa ni otra. La segunda plaza se la gana el más pequeño de los Azcona, Jaime; y el grupo N, se lo chulea, en el último tramo, el mayor de los Azcona, Javier, que arriesga lo indecible con su Clio Williams y se lleva el gato al agua. En el último tramo, con lluvia, como en los últimos tramos de la prueba, Javier conduce absolutamente al límite, con neumáticos de lluvia, mientras que Daniel, se decide por mixtos y se equivoca. No se cree el tiempo de Javier, pero la evidencia es que el navarro le ha ganado por la mano y en buena lid.

Tras ellos, el segundo Peugeot 106, del gallego Vallejo, volviendo a poner de manifiesto la buena preparación de estos coches. Sólo un problema mecánico en más de 30 participaciones; el mismo equipo, BMR que mantiene el Peugeot 306, a quien parece que le ha mirado un tuerto.

El resto de la historia del rallye es breve. Entre lo destacado, el debut de la Challenge Seat Ibiza, con dominio absoluto de Salvador Cañellas Junior, quien sin duda se encuentra en un nivel muy superior al de sus rivales. ¡De casta le viene al galgo!

En la Copa Clio, ya mencionamos la exibición de Javier Azcona, que superó en más de dos minutos al siguiente de sus rivales, entre los que destacó Ivan Rodríguez, excelente en su segundo rallye, muy seguro sobre suelo seco y falto de experiencia en mojado, lo que le distanció de su rival. Entre los Peugeot triunfo de Manuel Muniente, pero victoria moral de Miguel Fuster, obligado a adelantar a muchos de los Seat Ibiza más lentos.

Tras la tercera victoria de Jesús Puras, el campeonato se pone muy facil para el piloto de Citroën y muy complicado para sus rivales. Es verdad que nos encontramos aún en los albores de la temporada, pero un inicio tan fulgurante deja las cosas bastante claras.

TEXTO Y FOTOS: JOSE MARIA CERNUDA

CLASIFICACIONES

1º Puras-Romaní (Citroen ZX), en 2.21.34. **2º Azcona-Billmaier** (Peugeot 106), a 5'51". **3º Azcona-Vittorini** (Renault Clio Williams), 1º grupo N, a 8'03". **4º Alonso-Belzunce** (Ford Escort Cosworth) 2º grupo N, a 8'29". **5º Vallejo-Vallejo** (Peugeot 106), a 9'23". **6º Gómez-Martí** (Renault Clio Williams), a 11'35". **7º Rodríguez-Del Barrio** (Renault Clio Williams), 3º grupo N, a 15'15". **8º Muniente-Ibañez** (Peugeot 106 Rally), 4º grupo N, a 15'29". **9º Concepción-Aragón** (Peugeot 106 Rallye), 5º grupo N, a 16'35". **10º Fuster-Medina** (Peugeot 106 Rallye), 6º grupo N, a 17'40".

CAMPEONATO DE ESPAÑA
(Tres pruebas disputadas)
1º Jesús Puras, 608 puntos. **2º Javier Azcona**, 378 puntos. **3º Jaime Azcona**, 330 puntos. **4º Oriol Gómez**, 271 puntos. **5º Sergio Vallejo**, 234 puntos. **6º Juan Luis Cruz**, 194 puntos. **7º Carlos Padilla**, 161 puntos. **8º Borja Moratal**, 150 puntos. **9º Manuel Mesa**, 144 puntos. **10º Miguel Angel Fúster**, 138 puntos.
Próxima prueba: Rallye Sierra Morena (Córdoba), el 21 de Mayo.

SANTANDER EN BREVE

MAL ACABA LO QUE MAL EMPIEZA
Oriol tomó la salida con demasiada presión. No ayudó en nada un serio golpe contra un estúpido aficionado durante una jornada de pruebas, dos días antes. Esto obligó a rehacer el Clio y meterlo en bancada. Otro golpe más en entrenamientos, más el de la carrera, evidencian un estado de tensión poco adecuado para ganar rallyes. Hace falta un coche más evolucionado, que los hay en Francia, si se quiere ganar a los de PSA.

HAY QUE CORREGIR ERRORES
No se entiende la moda de colocar a todos los participantes de una callenge en puestos consecutivos. Ocurre que los últimos de una monomarca entorpecen gravemente a los primeros de otra. Por si fuera poco, los espectadores se aburren y los cronometradores se confunden con mayor facilidad. La lista de inscritos debe establecerse en función de las previstas prestaciones de los participantes; eso se explica en el primer día de clase.

HERMANOS, RESIDENTES EN NAVARRA
Los padres de los Azcona deben de estar orgullosos. No recordamos que dos hermanos se sitúen en dos escalones del podio y en segunda y tercera posición del Campeonato de España. Y a punto estuvo el pequeño, Jaime, de terminar mal, porque un trompo en quinta a fondo, a más de 120 kilómetros por hora y entre árboles, le dejó pálido durante un par de tramos.

PADRES CONTENTOS
Sin la tensión de pelear por la victoria, Alex Romaní y Jesús Puras presumían de padres en la neutralización. Razones tienen. Curtidos ambos en muchas batallas, en rallyes del mundial con muchas jornadas de duro trabajo, esta prueba, corrida en casa, les ha permitido relajarse y disfrutar de la familia, que también se lo merece.

PRIMERA PRUEBA PARA LOS FIAT CINQUECENTO
Aunque fuera del Campeonato de España, los Cinquecento debutaban en Cantabria, imponiéndose con abrumadora superioridad el piloto asturiano Jorge Martínez Cueto, que ha dejado a más de 3 minutos al local José María Incera. Importante destacar la fiabilidad mecánica de estos cochecitos, ya que han terminado 15 de los 16 que tomaron la salida. La siguiente prueba será en el Campeonato de Tierra, en Cartagena.

EL OTRO CAÑELLAS
A sus 20 años, Salvador Cañellas camina aceleradamente hacia los puestos de honor que tan habituales han sido en su padre. Tras vencer sin discusión el pasado año en la Copa Ibiza de Rallyes de Tierra, ha demostrado una gran superioridad en la primera prueba de la Copa de asfalto.

YOKOHAMA
LAS MAS ALTAS PRESTACIONES
YOKOHAMA

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS EN EL JARAMA

Color ROJO

La segunda cita del Campeonato de España de Superturismos volvió a responder a las expectativas. El numeroso público que se dio cita en el Jarama, disfrutó con dos carreras plenas de emoción e intensidad. Las dos pruebas fueron vencidas por Alfa Romeo, la primera por Giorgio Francia y la segunda por Luis Villamil.

LAS victorias de los hombres de Alfa Corse no fueron fáciles. En primer lugar jugó en contra de todos una climatología muy fría y cambiante, con nieve, lluvia y sol, algo que impidió a los participantes encontrar los reglajes más adecuados. Con todo esto en los entrenamientos el gran dominador fue Eric Van der Poele, con el Nissan Primera con más de medio segundo de diferencia sobre Giorgio Francia y casi un segundo sobre el BMW de Antonio Albacete, el piloto del equipo T-Mart no pudo mejorar su tiempo debido a que el coche acusaba el lastre de 40 kilos por haber ganado las dos primeras carreras. Los Opel Vectra de Alex Caffi y Jordi Gené estuvieron más lejos de lo esperado, al parecer en este trazado no han conseguido obtener los reglajes óptimos. En Ford continúan la puesta a punto de los Mondeo, en esta ocasión Carlos Palau tomo la salida con un 4x4 mientras Jesús Pareja lo hacía con el coche del 94, en principio tenía previsto correr con un motor nuevo, mejor y con más de potencia, pero en los entrenamientos libres se rompió un muelle de válvula que dejó el motor inutilizable.

Por lo que respecta a los otros pilotos del equipo oficial Alfa Romeo, Luis Villamil y ◆◆◆

YOKOHAMA
YOKOHAMA

YOKOHAMA
CAMPEONES DE CATALUÑA DE TURISMOS 1994 CON XAVI RIERA
YOKOHAMA

Adrián Campos, el primero no entendía el porqué de sus tiempos, él creía que había hecho unas buenas vueltas y Adrián Campos, no pudo hacer un buen crono al quedarse en su coche sin dirección asistida. Los Seat Toledo de Rafael Barrios y Ricardo García Galiano terminaron lejos de los puestos de cabeza, siguen en fase de puesta a punto, en el Jarama contaban con unos motores nuevos, pero les falta mucha evolución en otros apartados mecánicos, unas evoluciones lentas debido al poco presupuesto con el que cuentan. El resto de equipos privados tuvo también su calvario. A Joan Vinyes se le rompio un manguito de aceite en el Nissan y Jesús Díez con un sólo juego de llantas para su BMW poco pudo hacer. A estos equipos privados se les sumó Iñaki Goiburu con un Alfa Romeo 155. Este sorprendió desde su primera vuelta al Jarama. Otra novedad era la presencia de Luigi Mazzali con el BMW de Pedro Paz.

En la Super Pole una vez más Eric Van der Poele fue el gran protagonista, autor de una vuelta magistral defendió su primer puesto en la parrilla de salida. El más perjudicado fue Antonio Albacete que se pasó de frenada al final de recta y perdió un tiempo valiosísimo. Con todos estos prolegómenos se esperaba una primera carrera muy interesante. En la salida Van der Poele consiguió mantener la primera posición acosado por Gené, autor de una buena arrancada, Francia y Albacete, que ganó dos puestos en la salida. Tras este grupo se situó Pérez Sala y Luis Villamil que protagonizó una arrancada fulgurante. El más perjudicado tras el semáforo verde fue Alex Caffi, que tras sufrir un toque al final de recta perdió muchas posiciones. Tras la primera vuelta se desencadenó una auténtica batalla por los puestos de honor. Francia tras adelantar a Gené se lanzó a la caza de Van der Poele. Poco después el italiano logró pasar al belga y en solitario consiguió una rotunda victoria. El punto más interesante de la carrera pasó a estar en la lucha por la segunda posición entre Van der Poele y Albacete. Este último tras adelantar a Gené, llegó hasta el piloto del Nissan protagonizando los dos una carrera muy emocionante y espectacular con pasadas de escalofrío por parte de ambos. En la última vuelta Gene contactó con ellos y en los virajes de «Le Mans» toca a Albacete haciendo éste un trompo perdiendo muchas posiciones, con lo que Van der Poele fue segundo y Gené tercero. Un poco más atrás Pérez Sala con los neumáticos del Nissan Primera muy desgastados, nada pudo hacer para conservar la cuarta posición, que fue a parar a manos de Luis Villamil que protagonizó una magnífica carrera. Una de las sorpresas de esta prueba fue el rendimiento de Goiburu, que mantuvo un duro mano a mano con Adrián Campos, al final no pudo con el piloto Valenciano, que ante la conducción muy agresiva de este prefirió conservar el coche. Su labor se vio recompensada con el primer puesto entre los privados. Tras Goiburu finalizó Caffi, que pudo remontar algunas posiciones. Tras el italiano finalizó Jesús Díez que hizo lo imposible para no dejarse adelantar por Carlos Palau. La clasificación la cerraron Galiano, descontento con el rendimiento de su vehículo y Luigi Mazzali. Entre los abandonos Rafael Barrios y Joan Vinyes quedaron fuera de carrera en los primero compases de la misma al verse involucrados en un incidente protagonizado por Mazzali. Pareja con problemas en la bomba de gasolina del Mondeo tampoco pudo ver la bandera ajedrezada.

Al final de la carrera se produjo un incidente sorprendente, en la vuelta de deceleración Antonio Albacete tomándose la justicia por su mano y en una maniobra antideportiva embistió a Jordi Gené. Tras es- ◆◆◆

Alfa Romeo consiguió en el Jarama un magnífico dobiete con Francia y Villamil.

Antonio Albacete puso en pie al público que se dio cita en el Jarama.

Una de las sorpresas fue la magnífica actuación de Goiburu

Los Toledo acusan una falta de evolución.

Van der Poele fue el más rápido en los entrenamientos y en la Super Pole.

PROTAGONISTAS

En la cita madrileña destacaron Antonio Albacete y Jordi Gené, además de por su buena labor al volante por un hecho antideportivo que enturbió sus actuaciones. En la primera carrera Gené tocó a Albacete privándole de un puesto en el podio. Gené dice que fue de forma involuntaria y que el se metió por el interior en el momento en el que Albacete se abrió para intentar pasar a Van der Poele. Albacete por el contrario opina lo contrario y cree que fue una maniobra intencionada. Los Comisarios del puesto en el que sucedió el incidente estimaron que la maniobra de Gené fue antideportiva, con lo que el piloto de Opel fue sancionado con 30 segundos de penalización. Hasta aquí son situaciones que se producen en carrera y que pueden entrar dentro de una lógica. Lo que es totalmente reprochable es la actuación posterior de Antonio Albacete, éste una vez bajada la bandera de cuadros fue descaradamente a por Jordi Gené embistiéndole en una clara maniobra antideportiva impropia de un piloto profesional. Tras su inexplicable actuación Albacete fue descalificado de la carrera.

Ahora el caso está en manos del Comité de Apelación de la Federación Española de Automovilismo, ya que Opel presentó reclamación a las decisiones de los Comisarios Deportivos. Además se da la circunstancia de que mientras Albacete salió sin lastre en la segunda carrera, Gené sí lo hizo, incluso con el correspondiente a su tercer puesto en la carrera anterior, dándose la circunstancia de que con la penalización finalizó en el puesto 14. También han puesto una reclamación al estimar que tras la segunda carrera Albacete quiso repetir la misma maniobra con Alex Caffi. Algo que el piloto madrileño desmiente y asegura que fue un toque fortuito, en su animo por hacer unos malabarismos con su coche dedicados a los espectadores que le animaron a rabiar tuvo la mala fortuna de chocar con Caffi.

Ahora Opel, que según el propio Carlos Muñoz, uno de los máximos responsables del equipo podrían abandonar el CET, espera que la decisión sea justa y que se castigue a Albacete en proporción con su acción, sobre todo y según los responsables de Opel para no crear un precedente.

YOKOHAMA
SUBCAMPEONES DE ESPAÑA SUPERTURISMOS 1994 CON ALAIN FERTE
YOKOHAMA

YOKOHAMA
CAMPEONES DE CATALUÑA DE TURISMOS 1994 CON XAVI RIERA
YOKOHAMA

TROFEOS MONOMARCA, ESPECTACULO SEGURO

A la carrera del CET le acompañaron los trofeos de promoción de Renault y la Copa Porsche 968 en su debut en esta temporada. La carrera de la Copa Clio Iniciación fue muy emocionante, en este sentido fue la más intensa de todas las monomarca. Se produjeron multitud de toques y de choques con lo que la lista de abandonos fue numerosa. La carrera

Burgueño se quedó sin rivales.

la ganó Williams Villanueva, que tras salir en el puesto siete de la parrilla de salida contactó con los pilotos de cabeza y tras protagonizar una magnífica actuación consiguió la victoria in extremis por delante de Guillermo Paniagua y Jesús Garcia. En la Fórmula Renault, una vez más los grandes dominadores fueron Angel Burgueño y Javier Díaz, que ya en los entrenamientos consiguieron una buena diferencia de tiempo frente a sus rivales. En la carrera, Javier Díaz falló la salida y arrancó en la última posición, sin la oposición de su rival más peligroso Burgueño puso rápidamente una buena distancia entre él y sus perseguidores. A medida que transcurría la carrera Díaz fue remontando posiciones con un ritmo de entre 2 y 3 segundos más rápido que sus rivales. Al final de la carrera se situó en segunda posición, finalizando tercero el portugués Bruno Correia.

En la Copa Renault Clio 16V el dominador fue Nicolás Arribas, ya en los entrenamientos y después de sufrir una salida de pista, logró el mejor tiempo por delante de Codony. En la carrera pudo mantener el primer puesto desde el principio hasta el final, seguido en todo momento por Jordi Codony y Carlos Arimón. A la primera cita de la Copa Porsche acudieron pocos inscritos y muchos de éstos lo hicieron con los coches sin terminar de poner a punto. En los entrenamientos el dominador fue Manuel Rosado, seguido muy de cerca por Emilio de Villota y Michel López.

La iniciación fue emocionante.

En la carrera Emilio de Villota se hizo con la primera posición en la salida y ya no la abandonó hasta el final, la segunda posición fue para Pedro Calle y la tercera para José Angel Sasiambarrena en su vuelta a los circuitos.

Villota dominó en solitario.

JARAMA EN BREVE

PRIMER MONDEO 4X4

En el Jarama participó por primera vez en el mundo un Ford Mondeo con cuatro ruedas motrices. Un coche del que se espera mucho.

DE ALFA CORSE

José Ruiz Thiery compró el 155 con el que participó Goiburu en el Jarama directamente a Alfa Corse. Se trata del coche que utilizó en el 94 Adrián Campos, provisto de la aerodinámica del 95. Además compró un motor de repuesto.

INGENIERO A DOMICILIO

Los Seat Toledo que se encarga de preparar Meycom contarán con la ayuda del ingeniero Goutard, de Mader, que supervisará el buen funcionamiento de los motores.

DOMINIO DE MERCEDES

En la primera carrera del DTM en Hockemheim el dominio de Mercedes ha sido rotundo, imponiéndose en las dos carreras Bernd Schneider, ante más de 100.000 espectadores. Los entrenamientos fueron coto privado de Darlo Franchitti, también con Mercedes.

te incidente se reunieron los comisarios con los protagonistas y tomaron la decisión de excluir a Antonio Albacete de la carrera y sancionar a Jordi Gené con 30 segundos de penalización por el toque que propició el trompo de Albacete.

La segunda carrera fue también muy espectacular y la ganó Villamil. Primero realizó una salida sensacional y después hizo lo imposible para no dejarse adelantar por Giorgio Francia. Algo que traerá polémica, en Alfa Romeo no estaban de acuerdo con Villamill, pero como él dijo, al no haber ordenes de equipo Francia era para él un rival más.

El gran héroe de la carrera fue Albacete, desde el último puesto de la parrilla, fue remontando en unos adelantamientos que pusieron en pie a los 20.000 espectadores, hasta conseguir en la última vuelta adelantar a Adrián Campos y con ello hacerse con el tercer puesto. Tras Campos cruzó la línea de meta Caffi y tras éste de nuevo en una sensacional actuación Iñaki Goiburu. Tras Goiburu finalizó Gené que pudo remontar varias posiciones. El más perjudicado fue Eric Van der Poele, en la primera vuelta se pasó de frenada al final de recta y perdió muchos puestos finalizando octavo, justo detrás de él se clasificó su compañero Luis Pérez Sala. Los Ford Mondeo de nuevo tuvieron una mala actuación, Jesús Pareja con problemas en la bomba de la gasolina finalizó en puestos retrasados y Carlos Palau con la rotura del sistema de tracción no pudo acabar.

MANUEL MADRID
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

CLASIFICACIONES

SUPERPOLE

1º E. Van de Poele (Nissan Primera), 1.39.688; **2º G. Francia** (Alfa Romeo 155), 1.39.763; **3º A. Caffi** (Opel Vectra GT), 1.39.859; **4º J. Gené** (Opel Vectra GT), 1.40.465; **5º L. Pérez-Sala** (Nissan Primera) 1.40.904; **6º A. Albacete** (BMW 318i), 1.41.017.

3ª CARRERA

1º G. Francia (Alfa Romeo 155), 18 min. 39 seg. 65 déc.; **2º E. Van de Poele** (Nissan Primera), 18.43.436; **3º L. Villamil** (Alfa Romeo 155), 18.48.223; **4º L. Pérez-Sala** (Nissan Primera), 18.49.452; **5º A. Campos** (Alfa Romeo 155), 18.50.451; **6º I. Golburu** (Alfa Romeo 155), 18.50.791; **7º A. Caffi** (Opel Vectra GT), 18.57.929; **8º J. Diez** (BMW 318i), 18.59.619; **9º C. Palau** (Ford Mondeo), 19.00.766; **10º R. Galiano** (Seat Toledo), 19.09.650.

4ª CARRERA

1º L. Villamil (Alfa Romeo 155), 18 min. 43 seg. 27 déc.; **2º G. Francia** (Alfa Romeo 155), 18.43.721; **3º A. Albacete** (BMW 318i), 18.43.842; **4º A. Campos** (Alfa Romeo 155), 18.46.336; **5º A. Caffi** (Opel Vectra GT), 18.51.366; **6º I. Golburu** (Alfa Romeo 155), 18.51.366; **7º J. Gené** (Opel Vectra GT), 18.52.754; **8º E. Van de Poele** (Nissan Primera), 18.54.489; **9º L. Pérez-Sala** (Nissan Primera), 18.55.762; **10º J. Pareja** (Ford Mondeo), 18.58.783.

CAMPEONATO DE PILOTOS

1º Luis Villamil, 57 p.; **2º Antonio Albacete**, 52; **3º Giorgio Francia**, 45; **4º Adrian Campos**, 36; **5º Eric Van de Poele**, 30.

FORMULA RENAULT

1º A. Burgueño, 22.5.025; **2º J. Díaz**, 23.02.875; **3º B. Correia**, 23.28.594; **4º J. Ibarra**, 23.29.760; **5º P. Sundberg**, 23.30.800.

COPA RENAULT CLIO 16V

1º N. Arribas, 23.24.335; **2º J. Codony**, 23.33.342; **3º C. Arimón**, 23.34.190; **4º L. Saban**, 23.34.348; **5º B. Tramond**, 23.35.047.

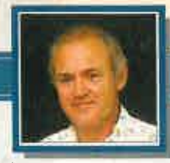
COPA RENAULT CLIO INICIACION

1º W. Villanueva, 21.55.283; **2º G. Paniagua**, 21.56.241; **3º J. García**, 21.58.365; **4º J. Rodríguez**, 21.58.618; **5º F. Anet**, 21.59.180.

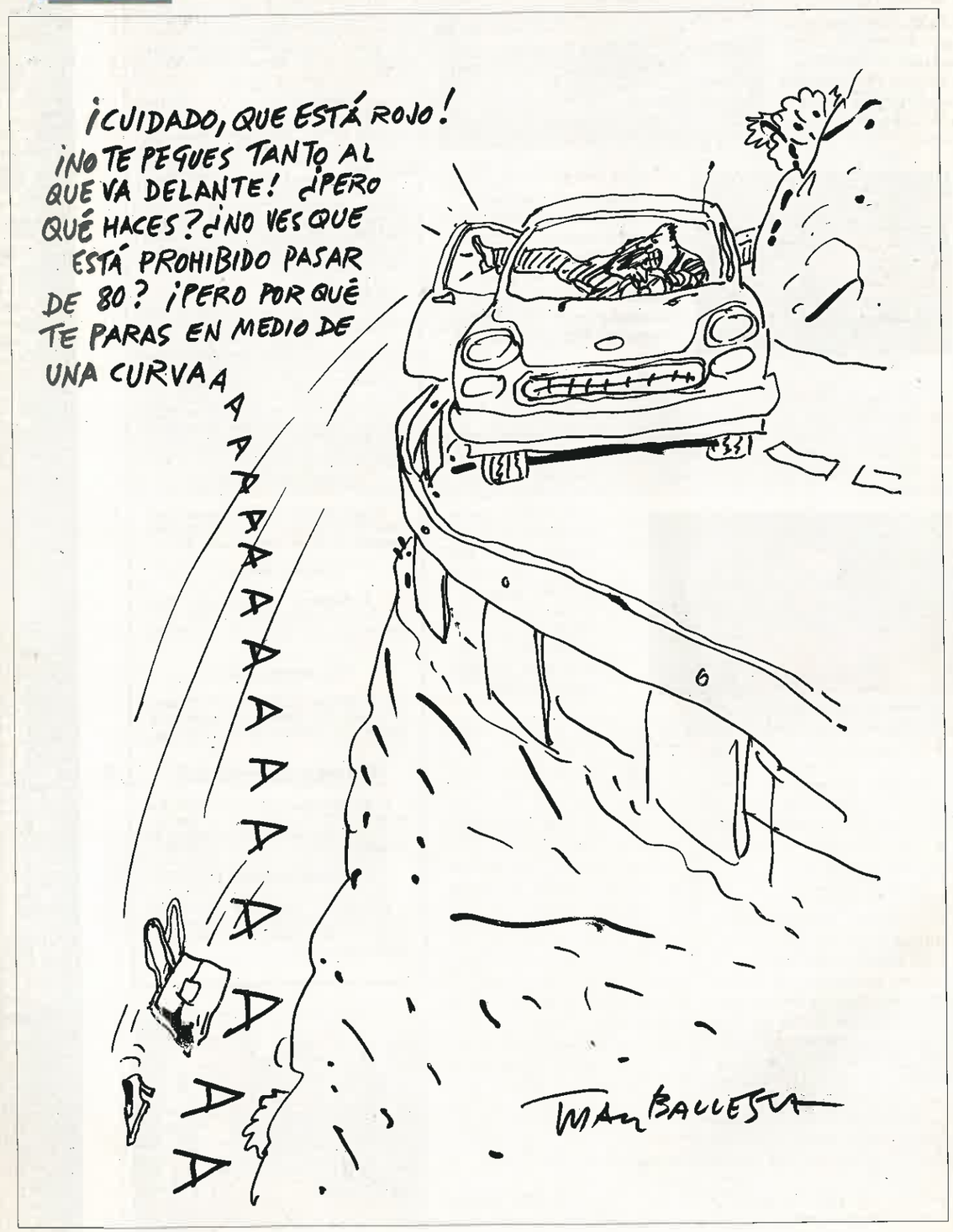
FORMULA RENAULT

1º E. Villota, 25.56.922; **2º P. Calle**, 26.03.064; **3º J.A. Sasiambarrena**, 26.05.710; **4º P. Villota**, 26.07.366; **5º R. Zonno**, 26.20.001.

YOKOHAMA
SUBCAMPEONES DE ESPAÑA SUPERTURISMOS 1994 CON ALAIN FERTE
YOKOHAMA



B A L L E S T A



¿ Por qué Cambio16 es la Revista TOTAL

Porque es ...

POLITICA

CULTA

PRACTICA

ESPECTACULAR

APASIONADA

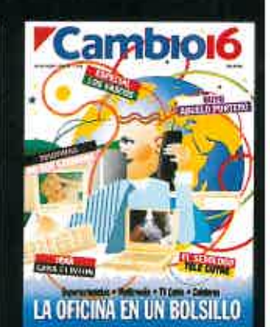
FEMINISTA

SESUDA

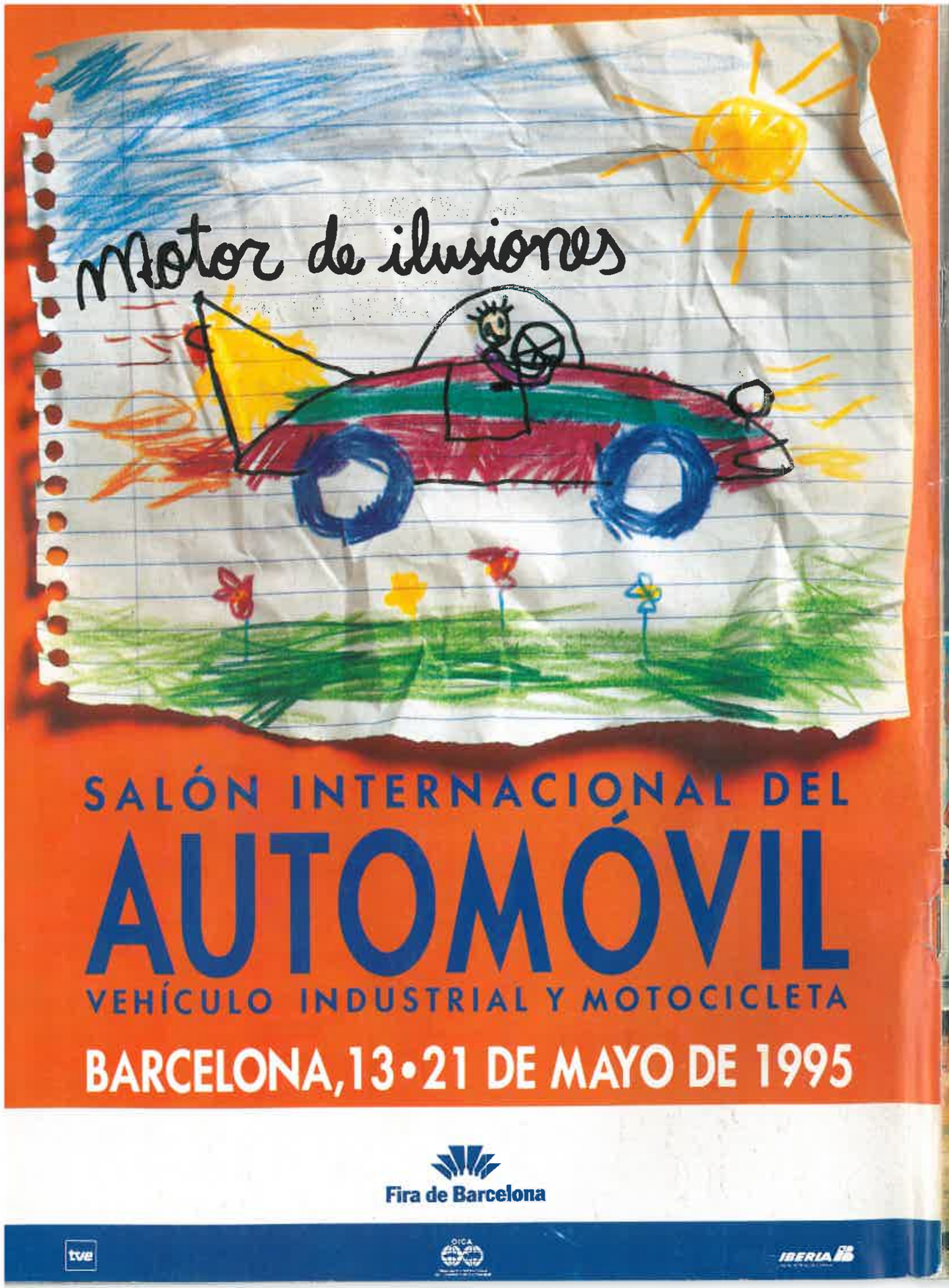
DIVERTIDA

DE CINE

VANGUARDISTA



y Mucho Más. TODAS LAS SEMANAS Cambio16



SALÓN INTERNACIONAL DEL
AUTOMÓVIL
VEHÍCULO INDUSTRIAL Y MOTOCICLETA
BARCELONA, 13 • 21 DE MAYO DE 1995

Fira de Barcelona

tve · OICA · IBERIA

AL VOLANTE ROVER 400

SEMANAL
Motor 16

2 de mayo 1995 • Núm.602 • 375 ptas.

ALFA ROMEO 146

LLEGA EL SUCESOR DEL ALFA 33

TODO SOBRE LA NUEVA CLASE E DE MERCEDES

PRUEBA A FONDO DEL CHRYSLER STRATUS