



DAMON HILL VENCE EN SAN MARINO

MOTOR 16

SEMANAL

9 de mayo 1995 • Núm. 603 • 375 ptas.

A FONDO



Mercedes S 420 Coupé

MERCEDES Y FERRARI CAPRICHOS MILLONARIOS

Ferrari F355 Spider



LO ULTIMO



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: Maya 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: Maya 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 Ufia, 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

5 EDITORIAL
8 PUNTO DE MIRA
14 REPORTAJE
A la conquista de América. Marcas europeas se establecen en América Latina con la creación de Mercosur.

16 AL VOLANTE
Nissan 200 SX. La marca japonesa presenta su nuevo modelo deportivo.

20 Nuevos Audi A4. Crece la familia con las versiones 1.8 Turbo y 1.8 Turbo Quattro.

22 Lexus LS 400. El lujoso modelo japonés llega ya a España.

26 A FONDO
Mercedes S 420 Coupé. Un exclusivo deportivo de cuatro plazas con todo el lujo y la tecnología de Mercedes.

34 Opel Frontera 2.8 TDi. El todoterreno alemán está dotado ahora de un motor diesel de inyección directa.

42 LO ULTIMO
Ferrari F 355 Spider. Un impresionante descapotable es el último lanzamiento de la marca italiana.

49 PRECIOS

80 CUENTENOS SU CASO

82 MOTOS
Yamaha Cygnus 125. Un scooter de agradable diseño.

86 DEPORTE
DTM Alemán. El Campeonato alemán se ha convertido en un gran espectáculo.

90 Tour de Corse. Carlos Sainz quiere reafirmar su liderazgo en Córcega.

93 A todo gas.

98 G. P. de San Marino de F-1. Un año después de la muerte de Senna, la F-1 volvió a Imola.

106 JUAN BALLESTA



20 Los Audi A4 incluyen ahora las versiones 1.8 Turbo y 1.8 Turbo Quattro.



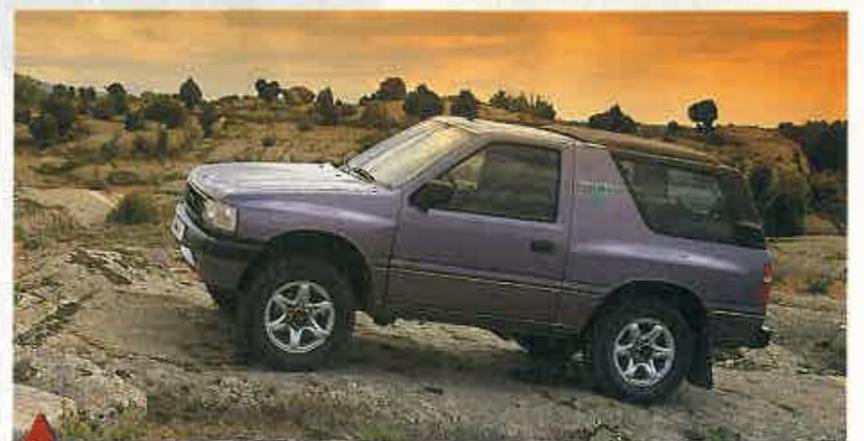
86 Yamaha Cignus 125.



22 Llega el lujoso Lexus LS 400.

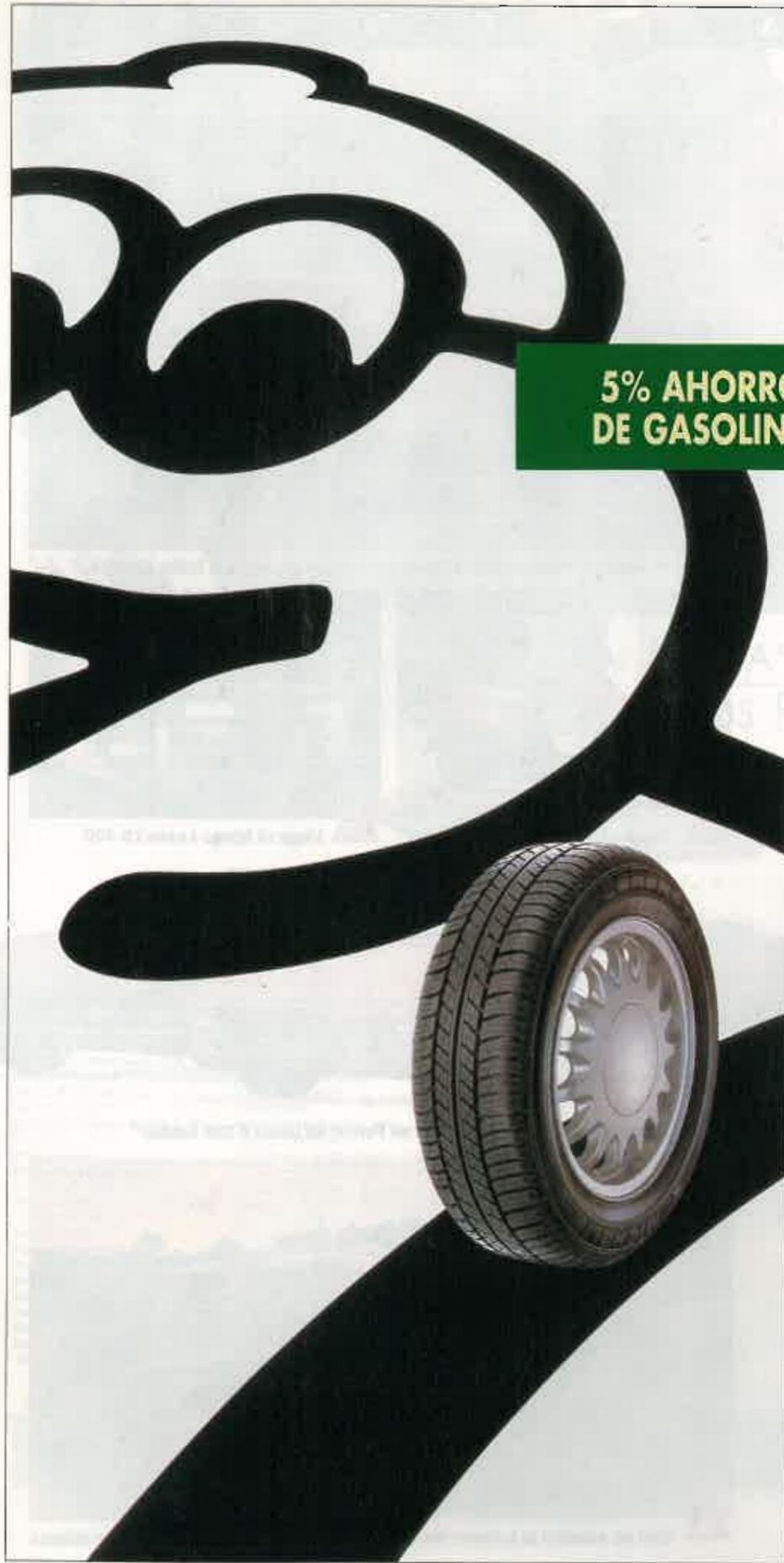


42 El nuevo modelo descapotable de Ferrari se llama F 355 Spider.



34 Opel ha añadido al todoterreno Frontera un motor diesel de inyección directa.

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



5% AHORRO DE GASOLINA

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

¿Cómo se puede ahorrar gasolina con un neumático?

Con la tecnología del Neumático Verde, Michelin ha desarrollado un neumático revolucionario: el ENERGY. Además de poseer las cualidades tradiciona-

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

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

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

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

NUEVO MICHELIN ENERGY
MENOS ENERGÍA PARA RODAR



MICHELIN

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

Director:
Angel Carchenilla

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Jefe de Edición: Javier Montoya. Redactores jefe: M^o Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. Fotografía: José Robledo. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). Colaboradores: Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor). Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); M^o Belén Valdehita (Cierre). Ilustraciones: Jesús Espinosa, Enrique Llorca, Enrique Ortega. Francisco Podadera (Diseño). Autoedición: Valentín Cerecedo (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/ Bausauri, 17. Tel: 558 98 00. Fax: 558 96 62. Modem: 558 96 61. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorta, 3 1^o D. Tel: (94) 421 72 03. Bilbao.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIEP. COPY-RIGHT 1993. Depósito Legal: M.30.247.1993. Edición 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).

Dioses a por una estrella

NUESTROS protagonistas de hoy están acostumbrados a hacer y deshacer a su antojo. Actúan como algunos piensan que lo hacen los dioses. El poder y el dinero son privilegios que conocen tan bien, que están dispuestos a acumular más. En definitiva, viven convencidos de que no hay nada que les pueda parar. Y en ello andan. Como además ambos son forofos del llamado milagro americano, nada mejor para sus propósitos que pugnar por adquirir una nueva estrella, la de la compañía Chrysler de Estados Unidos.

Me refiero, claro, a Kirk Kerkorian y a Lee Iacocca. El primero es ya, además de multimillonario, accionista de Chrysler, con un 10 por ciento de la compañía. Gran especialista en comprar y vender empresas, empezó con unas aerolíneas y ahora posee, además del famoso hotel Flamingo de las Vegas, el casino Internacional, considerado el más grande del mundo.

También se hizo con el 40 por ciento de la Metro Goldwin Mayer y con los estudios de Columbia. Y así, sucesivamente, entre especulaciones, que es lo que más le gusta y en lo que es un auténtico lince, consiguió sus acciones de la emblemática compañía de automóviles norteamericana en un momento clave, que le convirtió en máximo accionista.

Su socio en esta aventura es el prestigioso Lee Iacocca, quien se marchó de Ford en el 78, después de lanzar un éxito de ventas: el Mustang. Posteriormente llegó a Chrysler, donde ocupó la presidencia y fue considerado como el salvador de este gigante del automóvil. Cosa lógica, si se tiene en cuenta que en la pasada década consiguió sacar del borde de la bancarrota dos veces a la compañía. La dejó en el 92 y aunque hoy niega que tenga ambición alguna de volver a dirigirla, todos saben que no se marchó de muy buena gana.

Iacocca es, sin duda, el personaje clave de esta historia. Sin él, todo esto no hubiera sido creíble y posiblemente no se hubiera producido la iniciativa de

Kerkorian para hacerse con el 90 por ciento restante de Chrysler. El valor de esta operación es de 22.800 millones de dólares (unos 2.9 billones de pesetas), con una oferta por acción de 55 dólares, lo que supone una prima del 40 por ciento, ya que antes el precio estaba en 39,25 dólares. Un aumento capaz de camelar a un buen número de accionistas y ocasionar una guerra contra los gestores con el apoyo de Kerkorian.

Ante esta situación es razonable deducir porqué dentro del consejo de administración de la Compañía se ha producido tanta alarma y se ha reaccionado rechazando la oferta, al estimar que sus pretensiones dañan la imagen de la marca y van en contra de los intereses de la empresa y sus empleados.

Lo cierto es que a Kerkorian, a última hora, le han fallado los apoyos financieros, cosa previsible. Además, en esta operación el magnate estaba dispuesto a utilizar 5.500 millones de dólares de los 7.300 millones que

Chrysler tiene como reserva de efectivo para utilizar, si fuera necesario, en momentos difíciles. Esto también preocupaba a los consejeros.

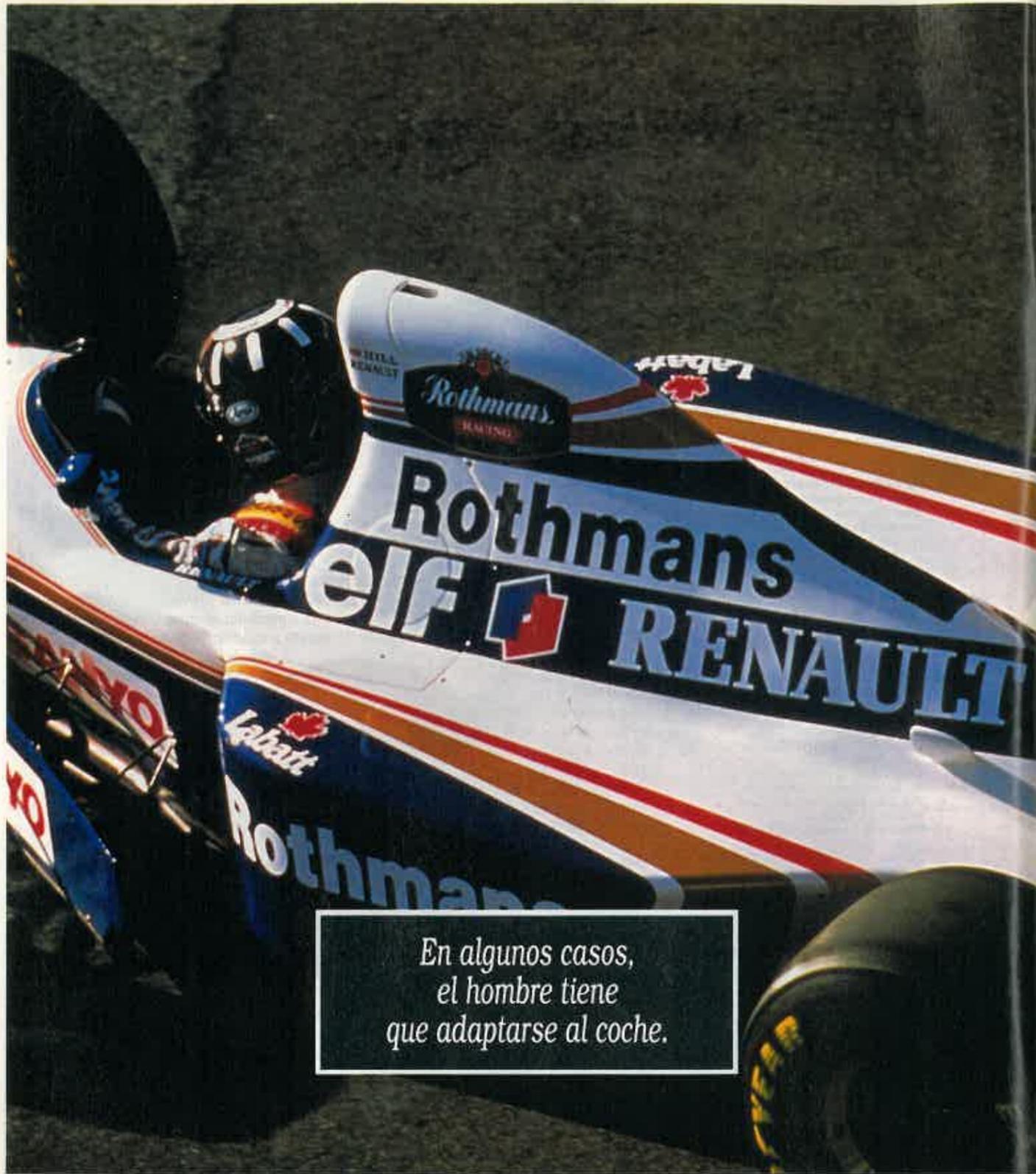
Así las cosas, lo cierto es que todavía faltan algunos datos para conocer determinados aspectos de esta extraña OPA.

No olvidemos el hecho importante de que las acciones subieron 9,50

dólares a partir de que se iniciara este tema. También hay que considerar la posibilidad del viejo truco del que tiene el afán de comprar cuando en realidad lo que quiere es vender al mejor precio. Y entre medias, ¿se imaginan si Kerkorian llega a poseer Chrysler para luego venderla a terceros y conseguir unos suculentos beneficios? Hay que tener en cuenta que este gran emprendedor siempre aprovecha los momentos clave, y actualmente han descendido los beneficios en la Compañía, motivado por el cambio de modelos y nuevos lanzamientos. En fin, una historia apasionante que, en principio, terminará bien en la medida que mantenga a la empresa en el lugar que ocupa y merece.

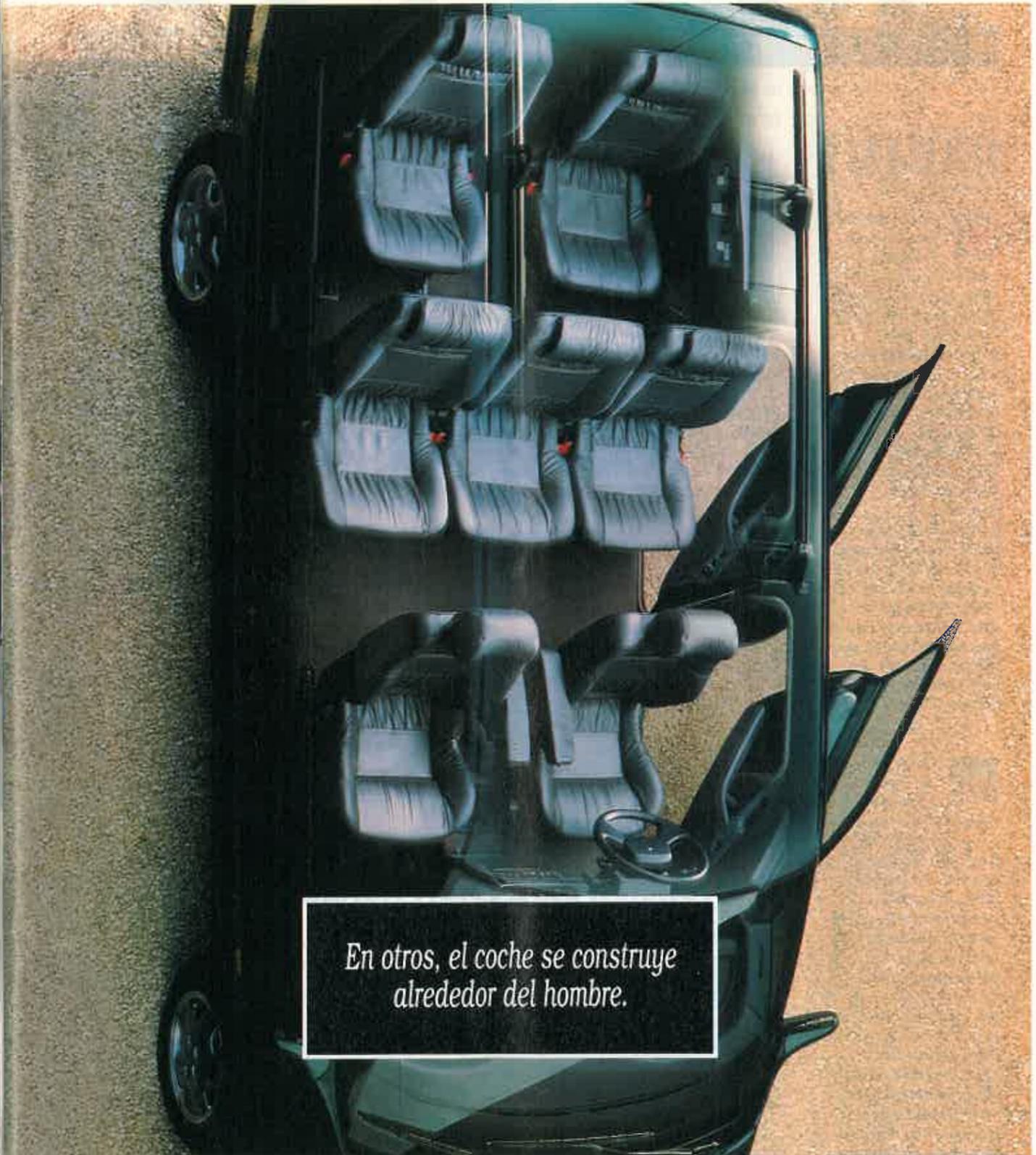
ANGEL CARCHENILLA

La oferta de Kerkorian y Iacocca para comprar Chrysler es capaz de camelar a un buen número de accionistas. De momento, ha ofrecido una prima del 40 por ciento sobre el valor de las acciones.



En algunos casos,
el hombre tiene
que adaptarse al coche.

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



En otros, el coche se construye
alrededor del hombre.

RENAULT. Ganamos siendo diferentes.



SEMÁFOROS

Sostenemos que los que escriben cartas al director o están muy indignados o tienen poco que hacer. Hace unos días corroborábamos esta tesis al leer una carta en Diario 16 que tachaba de racista a la DGT porque, en el código de colores para los niveles de saturación de las carreteras, se identificaba el blanco con lo bueno y el negro con lo malo. ¡Cómo es posible que ande suelto tanto gili! Se fija en esta idiotez y no cae en que el color verde, que significa vía libre, en este caso, indica carretera difícil.

Se va Camillo Lo Sardo, el Consejero Delegado de Fiat Auto España. Llegó en uno de los momentos más difíciles por los que el grupo italiano ha pasado en España y se va en el momento más brillante de la compañía, con una cuota de mercado del 9 por ciento, el triple de la que tenía cuando llegó. Pero más importante que su trayectoria profesional es el talante personal que en estos años ha mostrado, talante que, ha sabido contagiar al equipo directivo de Fiat. Estamos seguros que vamos a tener noticias de Lo Sardo. En todo caso, sabe que deja en España a sus mejores amigos.

SERIE ESPECIAL

Citroën ZX Tonic

LA amplia gama del Citroën ZX se incrementa en cuatro nuevas versiones, con lo que suman ya nada menos que 30, con los tres tipos diferentes de carrocería: tres, cinco puertas y familiar.

Las nuevas versiones se denominan Tonic y se ofrecen en tres motorizaciones: gasolina de 1,4 litros, en tres puertas (1.953.000 Ptas.) y cinco puertas (2.023.000 Ptas.); diesel 5 puertas (2.306.000 Ptas.) y Turbodiesel 5 puertas (2.455.000 Ptas.).

En el exterior se incorporan los elemen-

tos altos de gama, como los embellecedores de techo, paragolpes, manillas de puertas y retrovisores en el mismo color de la carrocería; pintura metalizada de serie y el anagrama de la versión.

En cuanto al equipamiento, destacan las ruedas de perfil ancho, faros antiniebla, volante de tres brazos con regulación de altura, pomo de palanca de cambios de cuero, tapicería exclusiva, elevalunas eléctricos, cierre centralizado con mando a distancia y dirección asistida en las versiones diesel.



APROBADA POR LA UE

Subvención para FASA Renault

FINALMENTE, la Unión Europea ha aprobado en Bruselas el Plan de Ayudas que el Gobierno español había ofrecido a FASA Renault para la ampliación y modernización de la fábrica de cajas de cambio que Renault tiene en Sevilla.

Esta cantidad, subvencionada por la Dirección General de Incentivos Regionales, del Ministerio de Economía y Hacienda, asciende a unos 10.000 millones de pesetas, que suponen el 10 por ciento de la inversión total en el periodo 1994-1997.

La inversión va a permitir la modernización de las instalaciones y la ampliación de su capacidad de producción, que alcanzará una cadencia diaria de 3.100 unidades (frente a las 2.600 actuales), con un incremento del empleo de 900 personas de alta cualificación. Cuando la planta de Sevilla alcance su plena producción, será capaz de suministrar el 30 por ciento de las necesida-



ACELERERE

Ahora puede tener todo un **Toyota Carina E** completamente equipado por el precio del modelo base.



Si es de los primeros en venir, podrá comprarse un **Toyota Carina E** con aire acondicionado y ABS por 355.000 ptas. menos. Si además se acoge al Plan Renove II será suyo con un

descuento de 435.000 ptas.



Si tarda un poco más, podrá comprarse un **Toyota Carina E** con aire acondicionado por 180.000 ptas. menos. Si además se acoge al Plan Renove II lo tendrá con un

descuento de 260.000 ptas.



O si lo prefiere con otro equipamiento, podrá comprarse un **Toyota Carina E** con ABS por 175.000 ptas. menos. Que sumado a lo que se ahorrará con el Plan Renove II supondrá un

descuento de 255.000 ptas.

Infórmese en el 900 100 151

TOYOTA CARINA E desde 2.415.800 ptas. **SENTIR TOYOTA**
(Incluye Plan Renove II, IVA Impuesto de Matriculación y Transporte 4p XL)

Oferta no acumulable a ninguna otra. Promoción válida desde el 3 de abril al 30 de junio para vehículos en stock.

De buena fuente

Romiti, sucesor de Agnelli

En el próximo junio, Giovanni Agnelli puede desvelar la incógnita de su sucesión. Según fuentes próximas a Fiat, Cesare Romiti va a ser nombrado Chairman de Fiat SpA y Agnelli pasará a ocupar un dorado retiro como presidente honorario. Entre los nombres que se barajan para suceder a Romiti el frente de la división Fiat Auto, todo apunta a Paolo Cantarella.

Guerra de precios en neumáticos

Entre enero de 1994 y febrero de 1995, el precio del caucho se ha duplicado. También en este periodo han experimentado incrementos de precio el petróleo y el acero. Esta es una de las razones por las que los fabricantes de neumáticos no puedan impedir importantes alzas de precios a lo largo de este año. Por si fuera poco, los precios a los que venden como primer equipo son desproporcionadamente bajos. Por ejemplo, un neumático 195/65-15 lo pagan los colaboradores de Arriortúa a 2.250 pesetas, menos de la mitad de lo que paga un usuario.

Audi falsificados

La fiebre de las falsificaciones llega al automóvil. Y, naturalmente, Oriente Medio es el marco adecuado. Los responsables de Audi en China han descubierto estupefactos más de 10.000 coches falsificados. Se trata de Audi 100. Como dato para referenciar la magnitud de la falsificación baste decir que la producción de Audi en China es de 20.000 unidades anuales.

Retraso para el monovolumen de Volkswagen y Ford

La fábrica portuguesa de Palmela tiene problemas para la producción del monovolumen Ford-Volkswagen-Seat. Previsto el lanzamiento comercial para el mes de julio, se ha pospuesto hasta octubre y la producción inicialmente prevista, de 170.000 unidades, se ha reducido a 130.000 anuales.

Renault busca un socio

Tras la ruptura de los acuerdos con Volvo, Renault no dispone de la estructura necesaria para diseñar un nuevo modelo alto de gama. Por esta razón, el proyecto P-4, sustituto del Safrane, ha quedado cancelado. Renault busca un partenaire para desarrollar un nuevo modelo cumbre. Entre los candidatos, quien parece tener más posibilidades es Chrysler.

PUNTO DE MIRA

SUSTITUYE A LO SARDO

Consejero-Delegado de Fiat España

EL día 1 de mayo tomará posesión como nuevo Consejero-Delegado de Fiat Auto España Emile Benaim, sustituyendo a Camillo Lo Sardo, nombrado responsable máximo de la marca italiana en Alemania. Benaim, nacido en Francia en 1949, ingresó en 1992 en Fiat Auto en la Dirección de Marketing y Comercial, cosechando importantes éxitos en la introducción de los modelos italianos en los mercados de Japón, Oriente Medio y África como responsable de la gestión de filiales. Sustituye en España a Lo Sardo, que en su corta permanencia en nuestro país ha sabido duplicar las ventas del grupo en España, alcanzando una cuota de mercado del 9 por ciento.



EX CONSEJERO-DELEGADO DE FORD

Fallece Heinz Soiron



VICTIMA de una rápida enfermedad, ha fallecido en Alemania Heinz Soiron, que desempeñó el cargo de Vicepresidente ejecutivo y Consejero-Delegado de Ford España entre los años 1989 y 1993, en que fue sustituido por Alain

Batty. Soiron fue el director del equipo responsable del diseño del nuevo Ford Fiesta, fabricado en Almusafes para todos los países del mundo, utilizando sus conocimientos profesionales y gran experiencia en marketing para desarrollar un producto que, desde su lanzamiento, se convirtió en uno de los líderes del segmento.

Casado y con dos hijos, Heinz dejó un extraordinario recuerdo entre el personal de Ford España y entre los medios de comunicación, con los que siempre se había mostrado verdaderamente afable y comunicativo. Desde estas líneas, a su familia y a sus compañeros, nuestro más cariñoso recuerdo.

VEHICULO COMERCIAL

Más equipo para el Ford Courier

BASADO en el popular Fiesta, Ford tiene en el Courier Via un importante bastión en los vehículos comerciales, con una cuota de mercado del 18 por ciento. En los próximos días lanzará el denominado Via Plus, una evolución del popular Courier Via, en producción desde 1993.

El Via Plus se ofrece en dos motorizaciones: gasolina de 1,3 litros y diesel 1,8 de 60 caballos. Como equipamiento de serie cabe destacar: dirección asistida en la versión diesel, cristales coloreados, consola central, volante deportivo, recubrimiento de moqueta en la zona de carga, tapacubos de nuevo diseño y radiocassette extraíble



con cuatro altavoces. Como opciones, airbag para conductor y pasajero, loneta cubrecarga y rieles portaequipajes.

Los precios de los nuevos vehículos son 1.900.000 pesetas para el diesel y 1.728.000 para el gasolina.

GUIA BMW

Un año más, BMW ha realizado su prestigiosa Guía de Gastronomía y Turismo, en la que se recogen todos los establecimientos hosteleros de España, clasificados con tres, dos, una o media corona de laurel. Más de 1.100 hoteles, 1.358 restaurantes, 1.884 ferias y fiestas locales, 4.134 monumentos o lugares de interés, más de 200 tiendas de artesanía, 117 tiendas gastronómicas y un total de 10.412 referencias. Elaborada en colaboración con los especialistas de la revista Restaurantes, la Guía estrena nuevo formato.

No necesita conducir un Fórmula 1 para apreciar nuestras bujías.

Bujía de competición Champion. Todos los ganadores de Fórmula 1 la usaron en 1993 y 1994.



Bujía Champion Doble Cobre. Todos los conductores con experiencia la seguirán usando en 1995.

Las bujías Champion Doble Cobre, al igual que las carreras de Fórmula 1, simbolizan la búsqueda del más alto nivel técnico. Como los coches de Fórmula 1, la bujía Champion Doble Cobre obtiene: máximo rendimiento, mayor duración, arranque más fácil, y todo ello con un menor consumo de combustible. Unase a los principales fabricantes de automóviles de Europa como Renault, Mercedes Benz, Nissan, Jaguar, Ferrari, Fiat, Peugeot, Rover y Volkswagen. Instale Champion **DOBLE COBRE**



Bujías • Filtros • Escobillas • Cables de Encendido • Calentadores

Champion Ibérica S.A., Orense, 34. 28020, Madrid. Tl: (91) 597.06.42 Fax: (91) 555.58.20

COOPER

MUSICA SOBRE RUEDAS

USTEDES recordarán, y muchos tendrán todavía el compact o la cassette en la guantera de su coche, un disco titulado «The glory of Gershwin» que era el homenaje de una serie de grandes nombres de la música al compositor de «Summertime» o «Rhapsody in blue». Pero el auténtico protagonista del disco era un octogenario tocador de armónica llamado Larry Adler, coetáneo de Gershwin que participaba en todos los temas. Es la ocasión de redescubrirle en sus propias grabaciones y eso es lo que hace su álbum «**The mouth organ virtuoso**» (EMI 31271 22) donde tenemos a un auténtico virtuoso, como dice el título de la armónica pop.

Una semana les bastó a Cranberries para que su nuevo álbum «**No need to argue**» (Island 524083 2) se clasificara en el primer puesto de las listas españolas. Y eso sin el renombre de tanta figura como anda suelta por ahí. Los Cranberries son irlandeses y tienen una hermosa voz solista femenina.

Cantan la tragedia de su país dividido y lo hacen con hermosas canciones que juegan en la cada vez más estrecha línea fronteriza

que hay entre el folk y el pop. Algo en lo que los irlandeses son maestros y, entre ellos, los Cranberries, catedráticos. Es un excelente álbum que además nos permite aumentar el catálogo de nuestros ídolos musicales. Si aún no los conocen, les recomiendo que se lancen a por él, porque seguramente será uno de los mejores álbumes de la temporada.

Annie Lennox, la antigua voz de Eurythmics, es uno de esos valores seguros en los que siempre convie-

ne invertir. No es prolífica a la hora de grabar nuevos temas pero en esta ocasión se ha decidido por diez canciones de reputados compositores para fabricar «**Medusa**» (RCA 57172 2). Algunas de ellas han sido éxitos tan enormes como «A whiter shade of pale» de los Procol Harum o «Waiting in vain» de Marley. Otras, éxitos menores, pero siempre con el reconocimiento de los buenos conocedores. Ella asegura que las ha elegido más por instinto que deliberadamente y el caso es que además de buena voz hay que reconocerle, ahora, certero instinto al elegir las. Y esa magia de siempre a la hora de interpretarlas.

Aunque el nuevo disco de Van Halen se llame «**Balance**» (Warner 45760-2) nadie piense en un ejercicio de equilibrio entre su pasión por el rock y los gustos más tranquilos de los críticos. De hecho el título se les ocurrió al ver la fotografía de la portada. Ahí se acaba el balance. Lo que hay dentro del disco es la gran voz de Sammy Hagar y la espléndida guitarra de Edward Van Halen manejadas ambas dentro de las más estrictas coordenadas de lo que se llamó *heavy rock* y que demuestra tener todavía mucho camino por delante. Aunque también hay tiempos medios más pausados, como el «Can't stop loving you» donde todos suenan más relajados. Oigan las canciones en el orden del disco, porque ellos mismos saben combinar la fuerza arrasadora con algunas raciones de tranquilidad y convierten así el disco en algo más equilibrado de lo que ellos mismos pensaron.

JOSÉ RAMON PARDO

PRECIOS DE USADOS POR ORDENADOR

Hace 37 años que nacia en Frankfurt la firma Eurotax, para elaborar una tasación media de los coches usados, susceptible de ser usada por los profesionales de la compraventa. Con el paso del tiempo, las Guías de Eurotax son la «Biblia» en estas valoraciones, con ediciones en 19 países, incluida España y con otros productos relacionados con la estadística y el mercado automovilístico. Eurotax acaba de presentar en España un nuevo servicio, bautizado Autowert, que no es otra cosa que un sofisticado programa informático que permite hacer una valoración exacta de cualquier vehículo usado; una base de datos completísima y puesta al



dia con todos los precios y los accesorios. Partiendo del modelo exacto del automóvil considerado, de su mes de matriculación, número de propietarios que ha tenido, kilometraje, equipamiento opcional, accesorios y posibles accidentes, nos ofrece una valoración exacta de lo que cuesta en el mercado de segunda mano. La ventaja sobre el precio hipotético es que, las tasaciones de Eurotax se basan en los precios medios de las tasaciones realizadas en las semanas anteriores. Todos los socios adheridos a Eurotax comunican semanalmente los precios a los que han comprado o vendido sus coches de ocasión, con lo que se tiene siempre un valor medio.



ESTA HUELLA TE DEFINE.



ESTA TAMBIEN.

DUNLOP SP SPORT, UN NEUMÁTICO PARA CADA FORMA DE CONDUCIR.



Más de 125 versiones en sus modelos de gama alta. En la **Serie Dunlop SP Sport** tenemos cualquier neumático que puedas imaginar. **Dunlop SP Sport 100** o la comodidad en la conducción, **SP Sport 200** o la adherencia y

duración, **SP Sport 2000** o la eficacia a gran velocidad, **SP Sport 8000** o la precisión y la potencia en la conducción deportiva. **Serie Dunlop SP Sport**. Donde cada neumático llega a ser tan característico y exclusivo como tu propia forma de conducir.



A la caza de América

Con la creación de Mercosur, la primera unión aduanera sudamericana -que nació el 1 de enero de 1995-, los países que lo integran -Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay- se han convertido en la gran esperanza de la industria del automóvil occidental. Por eso Fiat, Renault, General Motors, Volkswagen, Ford y el Grupo PSA están preparando su desembarco en América Latina con grandes inversiones para la instalación de nuevas fábricas o la remodelación de las ya existentes.

El libre tráfico de automóviles entre estos cuatro países, gracias al acuerdo, los ha convertido en el punto de mira del sector de la automoción, que pone sus esperanzas en esta zona como solución para paliar la crisis que se está padeciendo en este importante sector; no en vano, se trata de un mercado de 200 millones de habitantes, amantes de los coches, con un bajo nivel de motorización y sin industria autóctona.

Sin duda, Argentina y Brasil, donde se agrupa la mayor parte de la industria de la zona, serán los países más beneficiados por los planes de expansión de las marcas, ya que que potencialmente son los mejores mercados, pues superan ampliamente los mercados domésticos de Uruguay y Paraguay. Además, de los cuatro países integrados en Mercosur, Paraguay carece de fabricación propia, mientras que en el pequeño mercado de Uruguay el único fabricante es el grupo PSA -Citroën y Peugeot; por su parte, Brasil -con Volkswagen, Ford, General Motors y Fiat- ocupa la cabeza dentro de Mercosur en cuanto a producción y ventas se refiere, doblando casi las ventas y cuadruplicando



Bajo licencia Peugeot, Sevel fabrica en Argentina el 504, 505 y 405.

cando las unidades producidas por su inmediato seguidor, Argentina, donde Peugeot, Fiat, Renault y Volkswagen son las únicas marcas fabricantes.

Para Peugeot, asentado en Argentina y Uruguay -desde donde ha tenido entrada directa en Brasil por el acuerdo bilateral entre ambos países- el mercado de América Latina supone el 50 por ciento de sus exportaciones, no en vano cuando en los 70 se dispara la crisis y la mayor parte de los fabricantes abandonan, Peugeot mantiene la licencia de fabricación de los modelos que allí se hacían, especialmente en Argentina, donde mantiene su presencia con Sevel, sociedad que fabrica y comercializa vehículos Fiat y Peugeot.

En este país, que en el pasado tuvo una importancia vital para el sector, el fabricante francés se encuentra presente desde los comienzos del automóvil. A la importación de vehículos se añade en 1960, aprovechando la política de promoción de una industria local del automóvil, la fabricación del primer modelo, el 403, al que pronto se unirán el 404 y el 505, modelos que gozaron de un importante éxito, avalados por los éxitos en competición de la marca. Sin embargo, en el 81 cede la licencia al grupo local Sevel, que asegura durante los años difi-

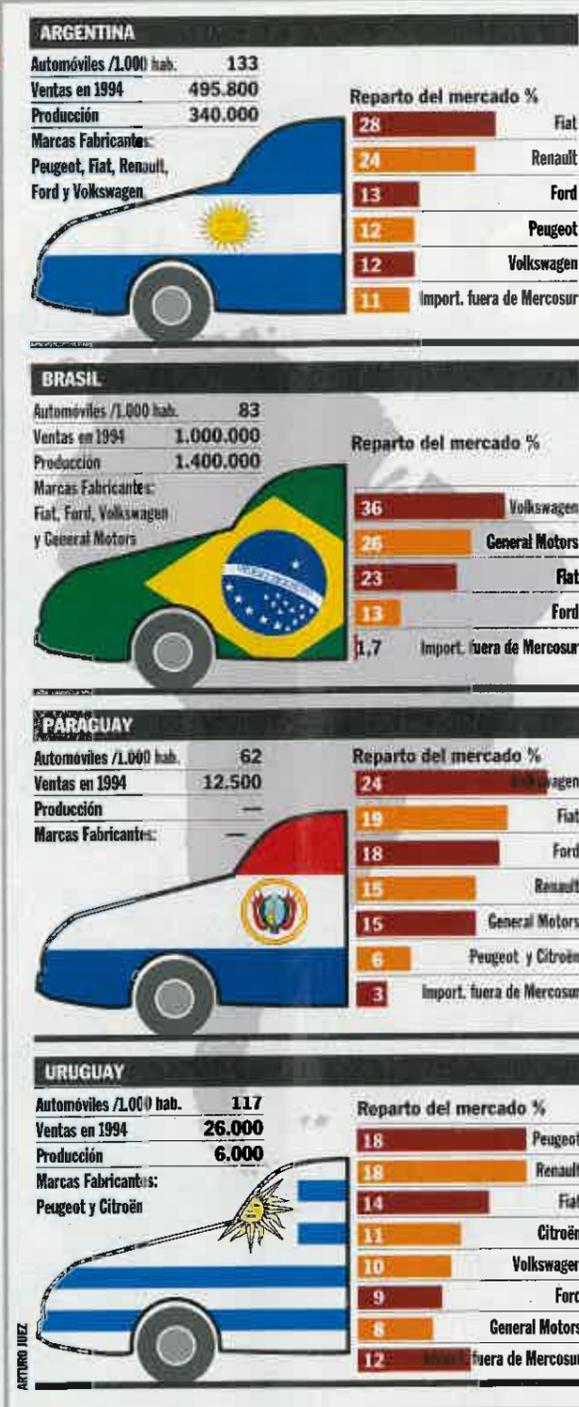
Las actuales cadenas de montaje se están adaptando para fabricar el 306.



les la continuidad de la marca y su aparato industrial hasta que en 1992, con el lanzamiento del 405, se inicia una nueva etapa que permite a Peugeot aprovechar el arranque del mercado que se produce un año después, cuando se abre la mano a las importaciones y se crea una fuerte competencia, ya que desde 1960 estaba limitada la entrada de importados para defender la industria nacional.

Los planes inmediatos de Peugeot en el país pasan por consolidar un nuevo acuerdo con Sevel, en el que el PSA tendría participación en el capital, para fabricar vehículos Peugeot y algún modelo Citroën. Independientemente del nuevo acuerdo que se está negociando, Sevel está efectuando en sus fábricas una remodelación, en la que colaboran ingenieros de la factoría de Peugeot en Villaverde, para que a partir de 1996 se fabrique en Argentina el 306 y sus motorizaciones.

En la actualidad, aunque se han reforzado los ritmos de producción, los fabricantes locales no producen unidades suficientes para satisfacer la demanda, con lo que el flujo de importaciones es importante hasta el punto de ocupar el 25 por ciento del mercado. El camino recorrido es mucho, ya que en 1990 los produc-



PEUGEOT TAMBIEN EN CHILE

Peugeot y General Motors son los únicos fabricantes de automóviles que producen en Chile, un mercado muy abierto, en el que el 80 por ciento de los coches son importados y en el que compiten fundamentalmente 33 marcas. Entre éstas, Peugeot ocupa el 5 por ciento del mercado de turismos, en el que los japoneses, coreanos y Lada son los que acumulan mayor número de ventas al ser especialistas en vehículos baratos.

Aunque Peugeot siempre tuvo una presencia comercial en Chile, hasta el principio de los 60 no comenzó a ensamblar vehículos. Más tarde, a finales de la década, aprovechando la oferta del

Gobierno para crear una unidad industrial, el constructor francés y Renault crean «Automotores Franco Chilena», que se queda como adjudicataria del sector. En 1970 se inaugura la fábrica de los Andes y se crea «Peugeot Chile», una sociedad industrial que se encarga de la distribución de los productos.

En 1993, Renault se retira de la sociedad conjunta y decide no ensamblar más vehículos en Chile, mientras Peugeot continúa con la actividad aprovechando los diferentes acuerdos que los países latinoamericanos van firmando para incrementar su presencia en toda esta región del continente.

tos extranjeros no podían entrar en Argentina y ahora el país cuenta con 38 importadores.

A este despegue del mercado ha contribuido el acuerdo sectorial entre fabricantes y sindicatos que redujo, en 1991, los precios de los coches en un 33 por ciento de la noche a la mañana, medida que condujo a las marcas a no poder responder a la demanda. El resultado del pacto fue que el Gobierno liberó al automóvil de dos de los numerosos impuestos que lo abrumaban y, en contrapartida, los fabricantes se comprometieron a reducir sus márgenes y no repercutir ciertos costes a los compradores.

También los concesionarios aceptaron recortar sus márgenes mientras que la aportación de los sindicatos fue reducir sus reivindicaciones salariales. Esto ha hecho que el vehículo más barato que se comercializa en Argentina supone diez meses de salario para un obrero, en lugar de los 16 que representaba hace tan sólo cuatro años.

Ante el drástico cambio que ha experimentado el mercado argentino, los fabricantes han reaccionado con prontitud y de forma espectacular, ya que las inversiones programadas para el sector entre 1994 y 1997 serán de mil millones de dólares, más de 100.000 millones de pesetas.

NISSAN 200 SX

Precio de choque



El nuevo Nissan 200 SX presenta muchas novedades si lo comparamos con su predecesor. Una de sus mejores cualidades es su precio: 4.200.000 pesetas, que lo colocan en un lugar inmejorable para luchar contra su competencia. El motor de este coche tiene ahora 200 caballos y ofrece un carácter de deportivo puro.

Al nuevo Nissan 200 SX se le puede atribuir perfectamente los adjetivos de bueno, bonito y barato. Este modelo llega a España con un considerable retraso, motivado principalmente porque los responsables de Nissan Motor España querían conseguir en este coche un precio muy competitivo, que lo pudiese situar en un buen lugar frente a su competencia, algo que han conseguido. El Nissan 200 SX tiene un precio de 4.200.000 pesetas, de los más baratos de este segmento, además in-

cluye un equipamiento de serie más completo que el de sus rivales, a los elevadores eléctricos o el cierre centralizado, obligatorios en un vehículo como este, hay que sumar elementos como el doble airbag, el aire acondicionado, la pintura metalizada y el ABS, y una garantía de 3 años. El Nissan 200 SX, comparado con su predecesor, es un coche totalmente nuevo. A la hora de diseñar el coche, los ingenieros de la marca japonesa pretendían conseguir un deportivo con carácter, por ese motivo han de-

sarrollado un chasis específico para este modelo. La línea de su carrocería tampoco tiene nada que ver con el anterior 200 SX, han desestimado el portón trasero y lo han sustituido por una tapa de maletero, similar a la de un tres volúmenes, consiguiendo con ello una línea muy elegante. Esto ha traído consigo un inconveniente y es que pierde en versatilidad de carga; el nuevo maletero tiene un menor volumen y por lo tanto carga menos. El interior sigue conservando su configuración de 2+2 plazas, con dos

asientos delanteros cómodos y dos traseros pequeños, estos últimos son poco recomendables para que los utilicen adultos, pues el sitio disponible para las piernas es mínimo. El nuevo Nissan 200 SX ha salido también notablemente beneficiado en todos sus apartados técnicos. El motor de 2 litros turboalimentado, rinde una potencia de 200 caballos, 30 más que su predecesor. Esta mecánica, dotada con los más modernos sistemas electrónicos de Nissan, resulta muy fácil de conducir, con una **♦♦♦**

El interior, muy cuidado, ofrece un elevado confort a sus ocupantes. La tapicería de cuero de la foto es opcional. El interior tiene dos plazas delanteras cómodas y dos traseras muy pequeñas.



En este coche han cuidado mucho todo lo relacionado con la seguridad. Nissan ofrece el doble airbag delantero de serie.



El motor del nuevo Nissan 200 SX da una potencia de 200 caballos. Se trata de una mecánica muy moderna equipada con lo último en electrónica de la marca japonesa.





La carrocería de este modelo nada tiene que ver con la del anterior 200 SX, sobre todo en la parte trasera, donde han abandonado el portón, sustituyéndolo por una tapa. El diseño de este vehículo es ahora, a la vez que deportivo, muy elegante.



gramada y de barras de refuerzo en las puertas resistentes a impactos, también tiene unos refuerzos en los montantes del techo. En el interior, el conductor y el acompañante disponen de doble airbag y de pretensores de los cinturones. En este coche han sido respetuosos con el medio ambiente, y todos los componentes de goma y de plástico son reciclables. ●

MANUEL MADRID

curva de par motor muy plana, dando como resultado un motor muy elástico y progresivo en el que prácticamente no se nota su condición de turbo. Las suspensiones, independientes a las cuatro ruedas, cuentan en el eje trasero con un sistema Multi-link de gran eficacia; esto, junto a unos tarados acertados y sobre todo a la mayor rigidez de la carrocería, hacen del Nissan 200 un coche con una magnífica estabilidad. Durante la toma de contacto que tuvimos ocasión de realizar con este modelo en el circuito de Montmeló, pudimos constatar que tiene un agarre magnífico y que el coche se mantiene siempre plano. Su conducción no plantea ningún problema. En Nissan decidieron ofrecer un coche con carácter y se inclinaron por la tracción a las ruedas traseras, por lo que para hacerlo manejable han equipado el diferencial trasero con un autoblocante viscoso. Este, en el caso de que una de las ruedas motrices pierda adherencia, transfiere a la otra el par motor, con

lo que tan sólo en condiciones de suelo muy difícil se puede complicar su conducción.

Otro de los puntos fuertes de este deportivo son sus frenos, éstos los hereda directamente del modelo más potente de Nissan el 300 ZX. Por lo tanto cuenta con discos de un generoso diámetro de 280 milímetros los delanteros y 258 los traseros, siendo los delanteros autoventilados y con un sistema ABS perfeccionado. Lo cierto es que el funcionamiento de los frenos de este coche es magnífico; además de detener al coche en unas distancias cortas, tienen una resistencia a la fatiga muy notable. En la prueba de este modelo, que tuvimos ocasión de realizar en Montmeló, dándose la circunstancia de que en un circuito se le exige mucho más a toda la mecánica del coche, aguantaban vuelta tras vuelta sin desfallecer.

En el 200 han cuidado mucho todo lo relacionado con la seguridad de sus ocupantes. Además de una carrocería de estructura deformable pro-

FICHA TÉCNICA

MOTOR Delantero longitudinal de 4 cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza. Potencia: 200 CV (147 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 27,0 mkg (265 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: inyección electrónica con turbo e intercooler. **TRANSMISIÓN** Tracción trasera con diferencial autoblocante viscoso. Cambio manual de cinco marchas. **DIRECCIÓN** Sistema cremallera con asistencia hidráulica. **FRENOS** Delante: discos ventilados (280 mm de Ø). Detrás: discos (258 mm de Ø). ABS de serie. **SUSPENSIÓN** Delantero: independiente, tipo McPherson con barra de torsión y barra estabilizadora. Trasero: independiente con eje Multi-link. **RUEDAS** Neumáticos: 205/55 VR 16. Llantas de aleación de 5,5 x 16 pulgadas. **PESOS Y CAPACIDADES** Peso en vacío: 1.265 kilos. Longitud: 4.520 mm. Anchura: 1.730 mm. Altura: 1.295 mm. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros. **PRESTACIONES Y CONSUMOS** Velocidad máxima: 235 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,5 seg. Consumo Urbano: 10,6 l./100 km. A 90 km/h: 6,9 l./100 km. A 120 km/h: 8,8 l./100 km.

DEMUESTRE SU INTELIGENCIA.



NUEVO SEAT TOLEDO PREMIUM.

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

SEAT

AUDI A4 1.8 TURBO

POTENTE SUAVIDAD

Como alternativa al A4 V6 de 150 caballos, la marca alemana comercializa ahora una versión Turbo del 1.8 con idéntica potencia pero mejores prestaciones y consumos. No se trata, sin embargo, de una versión deportiva.

YA está en los concesionarios la esperada versión turbo del Audi A4 1.8. La sobrealimentación eleva la potencia hasta los 150 caballos y, lo más importante, proporciona unos valores de par elevadísimos en relación a la cilindrada, es decir, una mayor disponibilidad de fuerza en un amplio abanico de revoluciones (par máximo de 21,4 mkg. entre 1.750 y 4.600 rpm). El coche cuesta 3.904.000 pesetas en versión de tracción delantera y 450.000 más si lo elegimos con tracción total. Opcionalmente se ofrece un *kit sport*

la comodidad en favor de ganar en comportamiento. Lo cierto es que no nos esperábamos unos reglajes tan radicales y sí un mayor equilibrio entre comportamiento y comodidad, algo que la marca parece convencida de ofrecer con la suspensión original. Esto, sin duda, daría lógica a la negativa de ofrecer este tipo de suspensión de serie. En cualquier caso, y teniendo en cuenta que casi la práctica totalidad de los compradores no van a ir de carreras con su familia, lo más destacable, y lo que más va a valorar el propietario de



Un turbo de baja presión es el artificio de la notable elasticidad del A4 1.8 Turbo. La opción de suspensión deportiva es sólo recomendable para los que realicen una conducción siempre al límite. La comodidad se pierde con ella.



nocivas y ganar elasticidad. Que nadie piense que se va a encontrar con la típica respuesta de un motor sobrealimentado. Los que esperen aceleraciones brutales y un fuerte

carácter se sentirán defraudados. El Audi A4 1.8 Turbo es una berlina rápida, pero no un deportivo. La progresividad de esta mecánica anula el carácter relacionado con la palabra mágica, hace olvidar que se conduce un coche con turbo y acerca al conductor de tipo medio la eficacia de un sistema que, combinado

con la culata de cinco válvulas por cilindro, proporciona un placer de conducción elevado. Como en el resto de la gama, el A4 1.8 Turbo se aprovecha de un peso contenido (entre 80 y 100 kilogramos menos que el resto de sus rivales) y la marca anuncia, comparando datos oficiales, los mejores consumos y prestaciones del segmento.

ANDRÉS MAS

FICHA TÉCNICA

MOTOR Delantero longitudinal de 4 cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cinco válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 5.700 rpm. Par máximo: 21,4 mkg (210Nm) entre 1.750 y 4.600 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto con turbocompresor e intercooler. **TRANSMISIÓN** Tracción delantera o total. Cambio manual de cinco marchas. **DIRECCIÓN** Sistema: de cremallera asistida. **FRENOS** Delante: discos vent. Detrás: discos, ABS de serie. **SUSPENSIÓN** Delantera: independiente multibrazo con paralelogramo deformable de cuatro brazos. Trasera: semiindep. (indep. en el Quattro) de eje torsional con ruedas tiradas por brazos longitudinales. Amortiguadores de gas muelles helicoidales y barra estabilizadora. **RUEDAS** Neumáticos: 195/65 R15 V. Llantas de acero de 6J x 15. **PESOS Y CAPACIDADES** Peso en vacío: 1.235 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 62 litros (60 en el Quattro). **VELOCIDAD MÁXIMA**: 222 Km/h.



que, al menos en lo referente a la suspensión (rebajada y con amortiguadores endurecidos), queda reservado a los amantes de la conducción deportiva que no les importe perder

un A4 1.8 Turbo, es el excepcional rendimiento de un motor que utiliza la sobrealimentación, más que para ganar potencia, para ahorrar combustible, emitir menos partículas

LEXUS LS 400 DE LEY

Hay algunos clientes que no se conforman con los modelos convencionales y buscan en el coche una pieza exclusiva de arte automovilístico. Para ellos, los afortunados, ha llegado a España el Lexus LS 400.

CON una sensible rebaja en el precio estimado a principios de año, llega a tiempo para la temporada veraniega la última versión de esta especialísima marca filial de Toyota.

Finalmente serán 11.100.000 pesetas en lugar de los 12 millones previstos los que habrá que pagar para hacerse con una de las 200 unidades adjudicadas al mercado español. Si se quiere la única opción posible en la gama nacional, pues no se traerán ni carrocerías con techo abrible ni asientos calefactados, habrá que añadir otras 300.000 pe-

setas más para adquirir la tapicería de cuero.

Las perspectivas del importador Nipauto S.A. son muy halagüeñas, dados los resultados obtenidos en estos primeros tres meses de ejercicio, ya que se han vendido en este periodo la misma cantidad de Lexus que en el año 94, es decir, 63 unidades repartidas entre las versiones

300 y 400. Este dato, valorado como de acogida espectacular del mercado por los responsables de la marca, induce a prever unas ventas para el 95 de unas 8.000 unidades englobadas en la marca Toyota, entre las que Lexus crecería proporcionalmente hasta el cupo limitado por la importación.

Este nuevo Lexus ya fue presentado a la prensa europea en enero (Motor 16 nº 588) y ahora se ha hecho oficialmente en España para dar a conocer las novedades que introduce la versión actual respecto a la anterior.

El mensaje preliminar de los responsables de Lexus es claro: el coche ha mejorado en todo. Y repasando los datos técnicos sobre el papel vemos que debe ser así. Más grande, más ligero, con mejor

♦♦♦



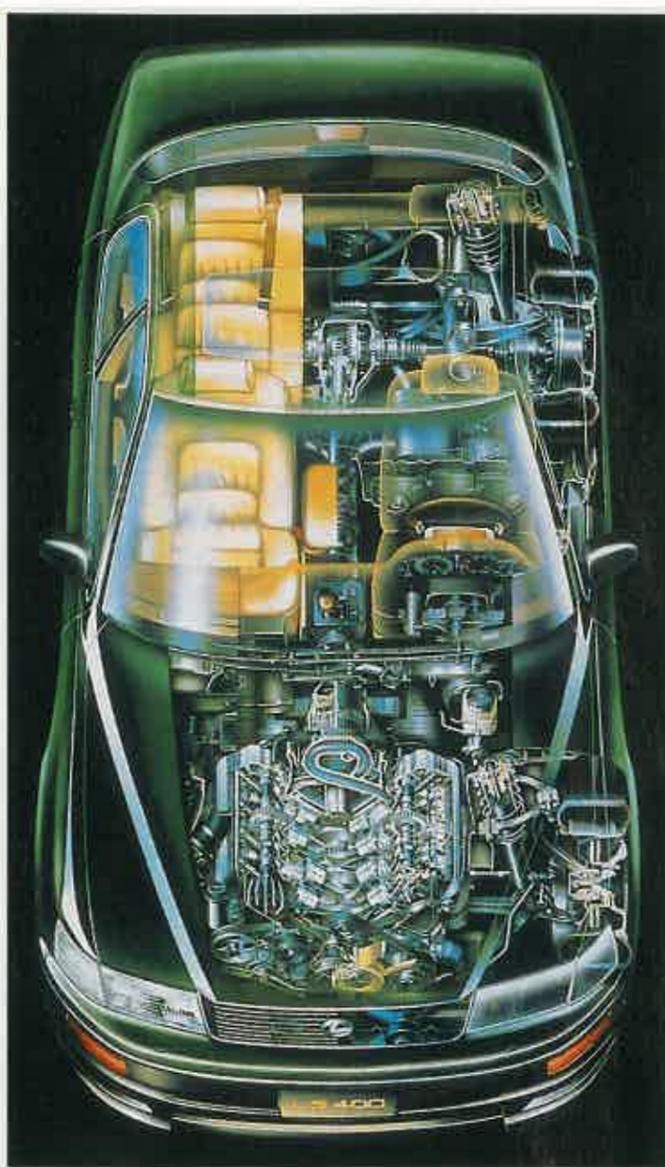
A todo lujo, los interiores del Lexus grande han sido también modificados.

Doble climatización y compact disc oculto son los principales cambios.



Con dimensiones generales mayores, se nota sobre todo en las plazas traseras. El comportamiento se ha beneficiado de una mayor distancia entre ejes.





Lo mejor de la tecnología Toyota se ha destinado al Lexus LS 400. Ahora las suspensiones son más firmes y permiten un mejor aprovechamiento del poderoso V8. Arriba, situación simulada de la seguridad en caso de colisión.

AL VOLANTE

vías ya no son terreno molesto para el gran señor japonés. Se ha ganado mucho en eficacia y hay que conducir atento, pues sin casi enterarse uno se alcanza un ritmo de viaje que pondría en serios apuros a berlinas menos sofisticadas.

Además de esta profunda revisión técnica que sin lugar a dudas ha revalorizado mucho el modelo, hay que volver a poner de relieve las nunca vistas hasta ahora condiciones de garantía. Los tres años o 100.000 kilómetros con mantenimiento total gratuito van acompañados por un primer juego de neumáticos también a cuenta del servicio oficial, recogida del vehículo a domicilio para revisiones, préstamo de un Toyota Carina durante esos días y un seguro de accidente durante tres años para el probable chófer particular y para el resto de los ocupantes. Este apabullante modelo va acompañado por la centelleante aura de piedra preciosa que la selecta marca quiere transmitir con sus productos. ●

JUAN LUIS SOTO

aerodinámica, de comportamiento más firme y con significativas mejoras en el equipo, la joya del fabricante japonés riza el rizo para enfrentarse sin ningún complejo a las grandes berlinas europeas.

Mientras el volante del Lexus baja suavemente hasta su posición de conducción, vemos en un primer vistazo sobre imponente salpicadero que el mecanismo de cartucho del compact disc va ahora cubierto por una tapa, a modo de guantera. Una pena relegar a la oscuridad al fino acabado de madera del aparato en cuestión. Así mismo constatamos que ahora la climatización es doble en las plazas delanteras. En cuanto al exterior, los cambios más evidentes se refieren a los gru-

pos ópticos delanteros y al deflector aerodinámico.

Sin que los ocupantes puedan ni siquiera intuirlo por algún ruido o vibración, los 264 caballos del fantástico V8 trasladan al Lexus LS 400 hasta sus posibles velocidades de crucero. El nuevo cambio automático descarta cualquier brusquedad en las aceleraciones y la tremenda eficacia en carretera se acompaña siempre con una gran suavidad.

Nada tiene que ver el comportamiento de esta nueva versión respecto con el anterior: la suspensión neumática semiactiva es mucho más firme y agiliza las respuestas. Las pequeñas carreteras o los apoyos bacheados en las auto-



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Distribución: Cuatro árboles de levas accionados mediante correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 3.969 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87,5 mm. Carrera: 82,5 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 264 CV (194 Kw) a 4.600 rpm. Par máximo: 37,2 mkg (365 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto computarizada. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades con ETC. **DIRECCION:** Sistema: De cremallera, servoasistida variable en función de la velocidad. **FRENOS:** Delante: discos vent. (315 m.m. de Ø). Detrás: discos vent. (307 m.m. de Ø). Antibloqueo de frenos: Sí. **SUSPENSION:** Neumática de doble horquilla independiente en las cuatro ruedas. Amortiguadores hidráulicos y control semiactivo. Suspensión neumática. **RUEDAS:** Neumáticos: 225/60 R 16. Llantas de aleación de 16 x 7,11 pulgadas. **PESO:** En vacío: 1.680 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros. **PRESTACIONES:** Vel. máxima: 250 Km/h.

Cualquiera que sea su coche, use Mobil 1



McLaren, el equipo más laureado de la Fórmula 1, ha elegido a Mercedes-Benz para motorizar a sus monoplazas en los Grandes Premios de 1995.

Mercedes ha construido un nuevo motor multiválvulas V10 que alcanza 15.000 rpm., genera más de 650 CV y permite a los McLaren MP4/10 alcanzar velocidades que superan los 320 Km. por hora.

McLaren y Mercedes exigen un 100% de fiabilidad a cada uno de los componentes, incluyendo el lubricante del motor.

Mobil 1 es el aceite que utilizan para proteger sus motores y sus más de 900 piezas móviles en condiciones límite, durante el millón de revoluciones que el motor soporta en cada Gran Premio.

Mobil 1 es capaz de soportar una presión interna del motor equivalente a 8.500 veces la fuerza de la gravedad y aún así, permanecer estable y fluido a temperaturas superiores a 300°C.

Mobil 1 ha sido diseñado específicamente por científicos para crear y mantener una película lubricante entre cada una de las piezas móviles del motor y eliminar virtualmente su desgaste.

El equipo Marlboro McLaren Mercedes confía en Mobil 1, el lubricante 100% sintético, que encontrará disponible para su vehículo en Estaciones de Servicio Mobil, Concesionarios y en su taller habitual.

Cualquiera que sea su coche, es hora de cambiarse a Mobil 1.



Mobil 1

El lubricante más avanzado del mundo.

Para más información, llame al Departamento de Atención al Cliente de Mobil. Tel.(91) 537 94 41

A FONDO



MERCEDES S420 COUPE

VIRTUDES	DEFECTOS
Acabado y equipamiento	Peso elevado
Comportamiento a toda prueba	Consumo alto
Habitabilidad y maletero	Precio excesivo

PRECIO: 16.417.000 PTAS.

MERCEDES S420 COUPE
Símbolo eterno

Los Mercedes Coupé han sido habitualmente símbolo eterno del buen gusto automovilístico. El S 420 Coupé respeta la tradición y pone el listón más alto dentro del segmento. Reúne bajo el mismo techo una serie de cualidades comunes a todos los Mercedes y mucho equipamiento.

El cuadro de instrumentos es, salvo el volante, idéntico al de la berlina. El equipamiento de serie es excepcionalmente completo y el habitáculo, además de ser amplio, ofrece multitud de huecos y portaobjetos. Los asientos delanteros se desplazan automáticamente hacia adelante cuando se abate el respaldo.



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

dez que ofrece la berlina es a base de utilizar refuerzos, sobre todo en el piso del coche.

En la práctica todo parece estar reforzado. Desde que se abre la puerta la sensación de solidez y seguridad es constante. Las lunas dobles parecen blindadas por su espe-



LA marca alemana cuida especialmente sus modelos coupé. De hecho, incluso se ha preocupado de equiparlos mejor que las versiones berlina equivalentes, una dotación por cierto completa, sofisticada y al nivel de lo que el cliente potencial de un vehículo de estas características espera encontrar. El S 420 Coupé comparte mecánica con la berlina de la Serie S y con la Serie E vendida hasta el momento. No obstante, en breve recibirá un nuevo sistema de gestión electrónica (Motronic ME 1.0) que ya incorpora este mismo motor en la nueva Serie E y que ha permitido nuevos progresos en materia de consumo y emisiones. El motor, de ocho cilindros en V con 32 válvulas y una potencia de 279 caballos, consigue mover con una agilidad pasmosa las más de dos toneladas de peso del conjunto. Porque, aunque no lo parezca, los coupé pesan 90 kilogramos más que las berlinas (ya de por sí bastante pesadas) a pesar de ser más cortos y tener dos puertas menos. La razón es poderosa, no existen marcos de puerta ni pilar central que una la cintura con el techo e interrumpa la superficie acristalada lateral, por lo que la única manera de recuperar la rigi-

tor, las puertas pesan lo suyo y se cierran de forma neumática con ayuda del servocierre y con un sonido que delata el importante grosor de la chapa. Una vez en marcha, la sensación es bien distinta. Obviamente más de dos toneladas lanzadas a cierta velocidad generan unas inercias elevadas que se llegan a apreciar al volante, pero el conjunto motor-cambio-suspensiones le dan al S420 Coupé alas y la ligereza y agilidad suficientes como para dejar alucinado a cualquier usuario de un rápido y ligero utilitario deportivo.

La capacidad de sorpresa se puede elevar incluso al propietario de la más equipada berlina media del mercado si nos tenemos que referir al equipamiento al servicio del conductor en este coupé de excepción.

Asientos en cuero (existe opcionalmente un cuero exclusivo por el que hay que pagar 1.089.000 pesetas), techo corredizo eléctrico (de chapa, no de cristal), radiocassette con altavoces diseñados especialmente para este modelo, espejos exteriores abatibles y regulables eléctricamente, lavafaros, climatizador automático e individual para conductor y pasajero, calefacción en los asientos, servocierre, lavapa-



rabrisas calefaccionado, volante regulable eléctricamente en altura y profundidad, control de velocidad automático, apoyabrazos delantero y trasero abatibles, inserciones de madera, control de tracción, doble airbag, espejo interior con antideslumbramiento automático, asientos eléctricos con memorias, cinturones de acercamiento automático... Todo de serie. Lo cierto es que se han dejado pocas cosas al azar y, aunque todo ello repercute de una u otra forma en el precio final, no deja de ser destacable el cambio de rumbo en la política comercial de la marca.

El Coupé de la Serie S ofrece cuatro generosas plazas individuales que pueden ser ocupadas por adultos de talla elevada sin miedo a rozar en el techo o en los asientos delanteros. Gracias a un sofisticado sistema, cuando se abate el respaldo de la butaca delantera, el asiento se desplaza automáticamente hacia adelante lo suficiente como para despejar el acceso a las plazas traseras. El habitáculo está repleto de huecos y portaobjetos cuidadosamente acabados y no falta detalle. El maletero es muy grande para tratarse de un coupé y más grande que el de cualquiera de sus rivales, y es que el habitáculo no se ha tenido que amoldar a una carrocería

tan aerodinámica como la que ofrece por ejemplo BMW en su 850 Ci. La comodidad de sus ocupantes ha tenido prioridad absoluta y su equipaje también, todo ello a costa de ofrecer una imagen menos deportiva pero no carente de atractivo.

La suspensión regulable funciona, aunque no merece la pena gastarse el dinero en esta opción. Como pudimos comprobar en el S 500, las suspensiones de serie admiten lo que se les eche ofreciendo a cambio un aplomo y seguridad considerables. El ADS endurece la suspensión a placer y evita inclinaciones indeseables de la carrocería, pero no mejora el comportamiento lo suficiente como para pagar más de medio millón por el sistema. Al excelente equilibrio conseguido por la suspensión se le tiene que sumar un cambio automático de cuatro relaciones extraordinario que será sustituido a finales de año por otro aún mejor, un innovador cambio automático de cinco velocidades de gestión electrónica. Los frenos son poderosos e infatigables y la dirección rápida y de sensibilidad adaptable a las circunstancias de la conducción. Desde primeros de año, todos los modelos cuentan además con un ASR de 5ª generación y se ha sustituido la tela del cuadro con la peculiar cade-

na de nieve (anulaba el efecto del ASR hasta 60 km/h.) por una en la que se lee «ASR off». El sistema sigue integrando la misma función del anterior hasta 60 km/h (que no se emocionen los amantes de las fuertes sensaciones) sólo que ahora se anula la reducción de par y se cuenta con un acelerador utilizable al cien por cien que garantiza la respuesta en situaciones delicadas.

En el balance final, el consumo es lo único (junto con el precio) que enturbia el resultado. Diez litros como mínimo y el doble o el triple dependiendo de la alegría del pie derecho. En cualquier caso, una cantidad elevada que debe estar dispuesto a soportar el futuro comprador.

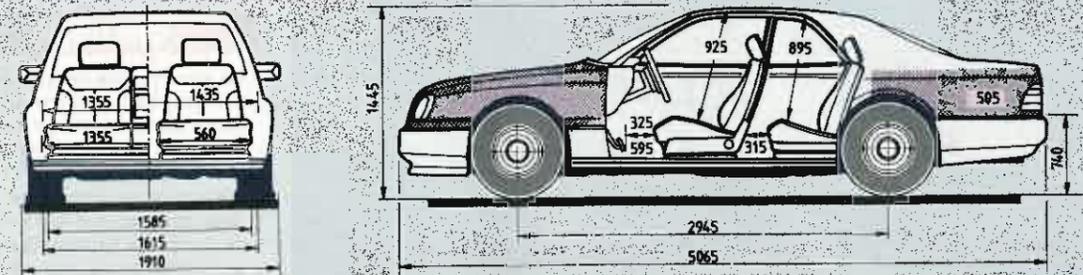
El S 420 Coupé se encuentra entre los 25 coches más caros del mercado español (exactamente en la posición número 25, detrás de 11 Rolls Royce, un Porsche, cinco Ferrari, un BMW y seis Mercedes); sin embargo quien pueda permitirse este lujo no va a sentirse en absoluto decepcionado. Prestaciones, comportamiento, tecnología, lujo, equipamiento, acabado, habitabilidad y elegancia bajo un mismo techo. ¿Qué más se puede pedir?

ANDRÉS MAS

FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza por fila de cilindros accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 4.196 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 92 mm. Carrera: 78,9 mm. Compresión: 11 a 1. Potencia máxima: 279 CV (205 Kw) a 5.700 rpm. Par máximo: 40,8 mkg (400 Nm) a 3.900 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch LH Jetronic. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades con convertidor hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,5 km/h. En 2ª: 19,8 km/h. En 3ª: 31,0 km/h. En 4ª: 44,6 km/h.

DIRECCION

Sistema: De recirculación de bolas, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3,10. Diámetro de giro: 11,2 m.

FRENOS

Delante: Discos ventilados (300 mm de Ø). Detrás: Discos ventilados (278 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente con doble brazo transversal, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. ASR de serie y regulación de nivel en el eje trasero con sistema de amortiguación adaptativa (ADS opcional).

RUEDAS

Neumáticos: 255/45 ZR 18. Llantas de aleación de 8,5J X 18 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en vacío: 2.080 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 100 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	250 (limitada)
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,5
1.000 m salida parada	29,6
De 0 a 100 km/h	8,8
Recorriendo (metros)	137,8
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	27,6
De 80 a 120 km/h en D	5,9
recorriendo (metros)	165

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 30,9 km/h de promedio	18,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	10,2
En conducción rápida	16,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	12,5
A 140 km/h de cruceo	14,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	15,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600

FRENOS

A 60 Km/h:	14,5 metros.	A 100 Km/h:	38,8 metros.
A 120 Km/h:	59,2 metros.		

SONORIDAD

Al ralentí:	46,0 dB.	A 60 Km/h:	56,9 dB.
A 90 Km/h:	61,7 dB.	A 120 Km/h:	64,5 dB.
A 140 Km/h:	67,1 dB.	A Tope:	79 dB dB.

EQUIPAMIENTO

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

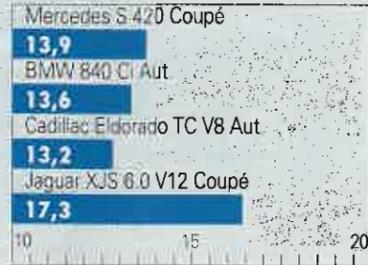
Calefacción indep.: 352.128 ptas. Mando a distancia para dicha calefacción: 172.800 ptas. Persiana eléctrica trasera: 85.120 ptas. Alarma antirrobo: 110.336 ptas. Regulación de nivel en eje trasero: 203.008 ptas. Con suspensión adaptativa (ADS): 566.272 ptas. Cargador de CDs en maletero: 144.128 ptas. Cuatro neumáticos de invierno: 24.960 ptas. Techo corredizo eléctrico de cristal (de serie en chapa): 45.000 ptas. Volante de cuero con madera y palanca de cambios en cuero: 132.864 ptas. Filtro de carbón activado: 103.000 ptas. Frigorífico en maletero: 468.096 ptas. Ordenador: 153.088 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)



CONCLUSION

No muchos más de tres rivales se puede encontrar el coupé de la estrella en nuestro país. Frente al inglés, americano y alemán, el S 420 coupé se resiente de un peso muy superior que le hace no ser tan rápido, y compete con un precio bastante más elevado. Sin embargo lleva la voz cantante en lo referente al equipamiento, habitabilidad y capacidad del maletero, y junto al BMW en acabado y calidad de materiales. Lo cierto es que BMW y Mercedes ofrecen el mejor comportamiento, los mejores cambios automáticos y el mejor equilibrio lujo-deportividad pero lo hacen pagar caro.

Nota: Los datos de los cuadros adjuntos son proporcionados por la marca.

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



CAPACIDAD MALETERO (En litros)



COMPRADOR

MERCEDES
Importador: Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 322 60 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 1.641.700 ptas. **Plazos:** 48 de 422.579 ptas. **Precio final aplazado:** 21.925.515 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 82,4 ptas/km. **Coste financiero:** 270,7 ptas/km. **Coste por km. Total:** 353,2 ptas/km.

SEGURO
A terceros: 69.957 ptas/año. **Todo Riesgo (A terceros + robo -100% + incendio + rotura lunas y daños):** 906.981 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor varón de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



Sorprendente ¿no?

Motor Diesel 2.0
 EQUIPAMIENTO DE SERIE:

- Aire Acondicionado.
- Dirección Asistida.
- Cierre Centralizado.
- Elevalunas Eléctrico.
- Volante Regulable en Altura.
- Cristales Tintados.



ó 100.000 Km.

2.075.240.-Ptas.

I.V.A. y transporte incluidos.

Financiación con TATACREDIT.

OPEL FRONTERA SPORT 2.8 TDi

Nuevos caminos

El Opel Frontera Sport se ha distinguido desde el día de su aparición por ser un aliado excelente a la hora de salir de la rutina y buscar momentos de diversión. Con la llegada de la Gama 95 siguen manteniendo todo su atractivo y capacidad para ser algo más que un 4x4 convencional, pero además cuentan con un buen número de mejoras en el apartado mecánico y en el equipamiento y, sobre todo, con un elemento que en las versiones anteriores se había echado mucho en falta: un motor turbodiesel.



OPEL FRONTERA S 2.8 TDi

VIRTUDES	DEFECTOS
Frenos potentes	Motor ruidoso
Rendimiento del motor	Acceso a las plazas traseras
Estabilidad y confort mejorados	Equipamiento supeditado a las opciones

PRECIO: 3.700.000 PTAS.

Motor 16
Prueba

A FONDO



La presencia interior ha mejorado con nuevos materiales y tapizados pero el diseño se ha quedado algo obsoleto.



Cuatro adultos pueden viajar cómodamente. Los asientos delanteros sujetan bien el cuerpo, pero les falta algo de apoyo lumbar. El acceso a las plazas traseras es muy justo.



El motor turbodiesel de inyección directa desarrolla 113 caballos y ofrece un rendimiento sensacional. Lo único criticable es su elevada rumorosidad.

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

La ausencia de una mecánica turbodiesel en las versiones Sport suponía un importante «handicap» para el Opel Frontera. Aho-

ra, la nueva Gama 95 ha subsanado esta carencia con una mecánica turbodiesel de origen Isuzu que cuenta con 2,8 litros de cilindrada y ofrece unas prestaciones similares a la versión de gasolina con una economía de funcionamiento mucho más ajustada. El motor no es de nueva factura, puesto que ya se había utilizado en el conocido Isuzu Trooper, aunque en el Frontera desarrolla siete caballos más de potencia gracias a un ligero aumento en la com-

presión y a las mejoras aplicadas en el apartado de la gestión electrónica. Por lo tanto, no es precisamente un despliegue de nuevas tecnologías y tiene una rumorosidad más digna de una furgoneta de reparto que de un moderno todoterreno, pero sus 113 caballos de potencia se muestran realmente enérgicos y en nuestra unidad de pruebas nos permitieron, incluso, mejorar las cifras de prestaciones oficiales. Tampoco hay que olvidar que, a su notable ci-



lindrada, se unen un turbocompresor asistido por un intercambiador de calor o intercooler y un sistema de inyección directa que permite obtener un mejor rendimiento de cada gota de combustible. De esta forma, los datos de prestaciones son realmente satisfactorios para tratarse de un coche tan pesado y los consumos son moderados siempre y cuando no se abuse del acelerador.

La potencia máxima se obtiene a sólo 3.600 revoluciones por minuto

y el motor empieza a tirar realmente a partir de 2.000 vueltas, momento en que se empieza a escuchar el soplido del turbo, por tanto el margen de utilización no es muy amplio, aunque el excelente valor de par permite que su uso cotidiano no presente problemas y sea agradable. Además, los desarrollos del cambio están correctamente adaptados a las posibilidades del motor y únicamente presentan un salto algo acusado entre segunda y tercera,

aunque por encima de las 2.000 vueltas, este motor puede con todo y apenas acusa el bajón de régimen.

Pero el motor turbodiesel no es la única novedad de la versión Sport, que al igual que el resto de los modelos de la gama Frontera incorporan importantes mejoras en la mayor parte de esos apartados que anteriormente no resultaban del todo satisfactorios. De esta forma encontramos una mejora total en uno de los elementos que más crí- ♦♦♦

tica merecían en los antiguos Frontera: los frenos. En el nuevo modelo no se han andado con chiquitas y el cambio ha sido radical, los discos delanteros son de mayor tamaño, los tambores traseros se han sustituido por enormes discos ventilados y el sistema de frenado se puede completar con un nuevo ABS opcional. Si el anterior Frontera Sport 2.0i acusaba problemas de fatiga en cuanto se realizaba un uso algo intensivo de los frenos, el nuevo Frontera Sport 2.8 TDi, a pesar de tener más de 250 kilos de peso que la versión de gasolina, aguanta el trato duro con eficacia y presenta unas sorprendentes distancias de frenado que hablan por sí solas: el anterior Frontera necesitaba 90 metros para frenar a 120 kilómetros por hora y el nuevo Sport TDi con ABS se detiene en poco más de 60 metros.

La seguridad que aporta esta modificación es relevante, al igual que las mejoras introducidas también en las suspensiones, con nuevos amortiguadores de gas, muelles en sustitución de las ballestas en el eje trasero y un nuevo sistema multibrazo de anclaje en el eje rígido trasero que ha mejorado el guiado y el agarre de los neumáticos. Además, también se ha aumentado el recorrido de las suspensiones para mejorar su eficacia en el campo.

Con todo esto, el salto que se ha dado en materia de estabilidad y confort es extraordinario y el nuevo Frontera se presenta mucho más equilibrado para circular por carretera y campo con seguridad y comodidad. En cualquier caso, en materia técnica no existen los milagros y el motor 2.8 TDi, mucho más pesado que los motores de gasolina, supone un importante lastre que se deja notar al abordar las curvas a buen ritmo, momento en el cual se muestra una evidente tendencia a tirar de morro.

Tampoco el eje trasero rígido es el mejor elemento para circular por carreteras bacheadas pues presenta acusados rebotes que descolocan ligeramente la parte trasera, sin embargo en carreteras en buen estado hace gala de un comportamiento extraordinario y en las zonas trialeras, ya



La parte trasera del techo se puede desmontar con gran facilidad y le da al Opel Frontera Sport un atractivo suplementario para los meses de calor.



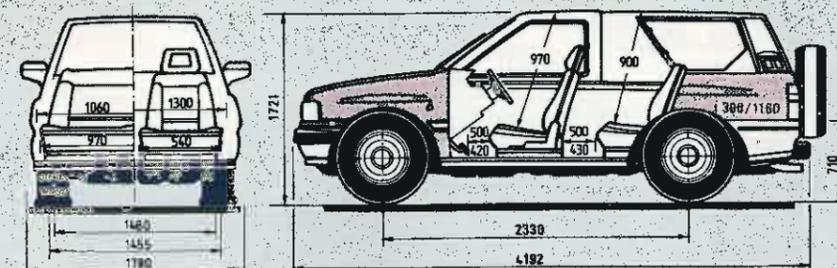
fuera del asfalto, permite ofrecer un mayor recorrido a las suspensiones que mejora la capacidad de tracción y de sortear obstáculos.

Y ya que nos hemos salido de la carretera hay que decir que el Frontera Sport resulta idóneo para divertirse conduciendo. Al ser corto de batalla es muy ágil, lo que obliga a afinar bastante si no queremos que el culo nos adelante, pero cuando se le coge el aire es una delicia llevarlo derrapando. También hay que ir atento a los rebotes del eje trasero, que pueden llegar a descolocarnos, aunque la enorme anchura de vías contrarresta también de forma eficaz estos movimientos. No podemos olvidar que el nuevo Frontera Sport tiene unos bajos bastante bien protegidos de los golpes y puede hacer ahora muchos más pinitos en zonas trialeras, al contar con unas suspensiones de mayor recorrido y con un diferencial autobloqueante trasero que, sin ser el arma definitiva, ayuda bastante a pasar por sitios comprometidos. El elevado par de su motor turbodiesel le permite subirse por las paredes con la tracción total y la reductora engranada, resultando un 4x4 ideal para pasarlo en grande, aunque los enormes neumáticos opcionales que equipaba la unidad de pruebas están mejor adaptados para un uso en carretera que en campo.

Si bien el exterior sigue siendo realmente atractivo, el aspecto interior del Frontera resulta algo sobrio y no hubiese estado de más un pequeño retoque estético en el salpicadero. Se han modificado los colores de la tapicería y los materiales del interior, aportando una mejor presencia, pero también se han dejado como elementos opcionales el cierre centralizado y los elevalunas eléctricos, equipo que debería incluirse de serie dado el precio de este modelo. A cambio encontramos una instrumentación muy completa, un techo practicable, asientos deportivos y, en general, un todoterreno con un gran motor que nos permitirá pasar momentos muy agradables. ●

VICTOR M. FERNANDEZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de 4 cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: un árbol de levas lateral accionado por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.771 c.c. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 102 mm. Compresión: 17,9 a 1. Potencia máxima: 113 CV (83 Kw) a 3.600 rpm. Par máximo: 24,7 mkg (242 Nm) a 2.100 rpm. Alimentación: inyección directa con turbo e intercooler. Combustible: gasóleo.

TRANSMISION

Tracción trasera y engranable a las cuatro ruedas con bloqueo automático de los cubos de rueda delanteros y diferencial autobloqueante trasero. Cambio manual de cinco marchas y caja de reductoras. Embrague hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª: 13,1 km/h. En 3ª: 21,1 km/h. En 4ª: 29,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: recirculación de bolas con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,8 m.

FRENOS

Delante: discos vent. (280 m.m. de Ø). Detrás: discos vent. (313 m.m. de Ø). ABS: de tres canales en opción.

SUSPENSION

Delantera: independiente, con barras longitudinales de torsión accionadas por triángulos superpuestos. Trasera: eje rígido con sistema de anclaje multibrazo y muelles. Amortiguadores de gas y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS

Neumáticos: 235/70 TR 16. Llantas de acero de 6,5J x 16 pulgadas. Opción de llantas de aleación de 7J x 16 pulgadas con neumáticos 255/65 HR 16.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en vacío: 1.828 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	153,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,4
1.000 m salida parada	36,6
De 0 a 100 km/h	15,7
Recorriendo (metros)	293
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	45,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,3
recorriendo (metros)	435
De 80 a 120 km/h en 5ª	18,1
recorriendo (metros)	504

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,2 km/h de promedio	8,9
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,5
En conducción T.T.	14,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	11,6
A 140 km/h de crucero	15,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	840

FRENOS

A 60 Km/h: **16,3 metros.** A 100 Km/h: **43,5 metros.** A 120 Km/h: **60,6 metros.**

SONORIDAD

Al ralentí: **52,5 dB.** A 60 Km/h: **64,3 dB.** A 90 Km/h: **72,0 dB.** A 120 Km/h: **74,8 dB.** A 140 Km/h: **78,4 dB.** A Tope: **79,5 dB.**

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Pintura brillante: 12.000 ptas. Pintura metaliada o efecto mica: 45.000 ptas. Aire acondicionado: 215.000 ptas. Sistema ABS: 176.000 ptas. Llantas de aluminio con neumáticos 255/65: 105.000 ptas. Faros antiniebla: 36.000 ptas. Defensas delanteras: 82.000 ptas. Enganche para remolque: 40.000 ptas. Alarma antirrobo: 44.000 ptas. Volante de cuero: 15.000 ptas. Retrovisores exteriores eléctricos y calefactados: 35.000 ptas. Radiocassette SC 202: 36.000 ptas. Paquete funcional (cierre centralizado, elevalunas eléctricos, radiocassette SC 303 y consola trasera): 102.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

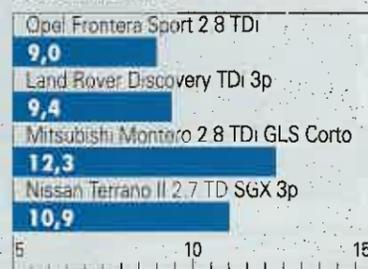
PRECIO (En pesetas)



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



CONSUMO MEDIO (En L.cada 100 kms)



FRENADA (En metros, a 120 km/h)



CONCLUSION

Una estética muy atractiva y un motor de excelente rendimiento son las mejores armas del nuevo Frontera Sport 2.8 TDi. En prestaciones y consumos está al mejor nivel, sin olvidar una capacidad de frenada a la que ni siquiera se acercan sus rivales. Divertido y ágil, el nuevo Frontera no está al mismo nivel que los 4x4 comparados en el apartado de equipamiento, que aunque puede llegar a ser muy completo, obliga a pagar un sobrepeso para disfrutar de los elevallas eléctricos y el cierre centralizado, de serie en sus rivales. En precio sólo le supera el Mitsubishi Montero, aunque el nivel de equipamiento del japonés es mucho más lujoso.

COMPRADOR

OPEL.
Fabricante/ Importador: Opel España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 617 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 370.000 ptas. Plazos: 48 de 95.239 ptas. **Precio final aplazado:** 4.941.488 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 32,72 ptas/km. **Coste financiero:** 61,02 ptas/km. **Coste por km. Total:** 93,74 ptas.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 65.062 ptas/año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 286.384 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.



NUEVO CHRYSLER STRATUS

SU BELLEZA VA MAS ALLA DE LAS FORMAS

Es fácil sentirse fascinado por la belleza de líneas del Chrysler Stratus. Pero hay mucho más. Cientos de millones de dólares invertidos en el Centro Tecnológico Chrysler, el esfuerzo de casi 600 profesionales y un concepto revolucionario: el Cab Forward o cabina adelantada de Chrysler. Este diseño, desplaza las ruedas hacia los extremos y alarga la línea del parabrisas hasta el eje de las ruedas delanteras. El resultado es un sorprendente perfil aerodinámico, un interior extraordinariamente amplio, y una excelente estabilidad, manejabilidad y visibilidad.

El Chrysler Stratus además tiene "garra", con cualquiera de sus dos motorizaciones: 2.0 litros, 4 cilindros, 16 válvulas y 131 CV, acoplado a una transmisión manual de 5 velocidades; o 2.5 litros V6, 24 válvulas y 161 CV con transmisión automática de 4 velocidades. Ambas versiones ofrecen suspensión independiente y dirección asistida de endurecimiento progresivo. Su completo equipamiento de serie incluye aire acondicionado, cierre centralizado, parabrisas con filtro solar, elevallas eléctricos y apertura a distancia del maletero. Y como su seguridad no puede ser

opcional, el Chrysler Stratus incorpora también de serie: doble Airbag, frenos ABS, zonas de absorción de impactos delanteros y traseros, barras de protección lateral, paragolpes integrados y cinturones de seguridad ajustables. Entre en un Chrysler Stratus. Descubrirá su auténtica belleza.



CHRYSLER STRATUS

2.0 L Man.	desde 3.399.955 ptas.*
2.5 L Aut.	desde 3.848.279 ptas.*

*Precio recomendado Península y Baleares. IVA Impuesto de matriculación, transporte y gastos de preentrega incluidos.



CONSUMO HOMOLOGADO (motor 2.0 L): 6,4 litros a los 100 km a 90 km/h.



72 PUNTOS DE VENTA OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN TODA ESPAÑA

Ferrari F355

Spider

LA LOCURA DEL CIELO

FERRARI es un nombre que evoca monoplazas de Fórmula 1, Sport Prototipos y Berlinettas que han marcado un hito a lo largo de medio siglo. Más que un mito, es un pedazo de historia en virtud de la velocidad entintada en rojo y cargada de belleza. Sin embargo, en los albores de la irreplicable aventura figura un coche sin techo, con una sola puerta, denominado Ferrari 125, y otros de sus

múltiples sucesores tampoco tenían techo. Desde la Barchetta 166 hasta el imponente 250 California, sin olvidar el 275, el 330, el 365, el Daytona Spider, el Mondial y el reciente 348 Spider, gran parte de la vivencia con los Ferrari ha transcurrido con la sensualidad de la melena al viento y el placer de la velocidad a cielo abierto. Ahora, en este epílogo del siglo, la herencia de la fórmula Spider ha

recaído sobre el F355 recién presentado a orillas del Mediterráneo. Al contrario que en otras ocasiones, la versión Spider del F355 no es simplemente el mismo coche sin techo, sino un descapotable dotado de connotaciones técnicas que lo hacen singular. Su aspecto imponente y ostentoso tiene una pincelada de sobriedad, incluso bajo el manto rojo y desafiante de su pintura. No es un alarde

de lujo rematado con mil detalles que convierten el habitáculo en un salón Luis XV; sino un Ferrari descapotable que conserva su carácter espartano que disfraza una sofisticada tecnología. Si lo visible del F355 Spider es cautivador, lo oculto es impactante. De hecho, el fondo plano, igual al del F355 Berlinetta, totalmente cerrado con un patín central en cuyo final asoma la belleza del cárter



Un nuevo descapotable hace su aparición en el universo Ferrari. Se trata del Spider F355, sustituto del 348 Spider. Por unos 21 millones de pesetas se puede disfrutar de toda su belleza, y de sus 380 caballos de potencia a cielo descubierto.

aleteado en aluminio y la no menos respetable carcasa en magnesio del cambio con sus seis velocidades, le confieren un detalle técnico único para un spider. Junto a esto, entre la estructura del chasis y el fondo plano que aporta efecto suelo, existe un complicado flujo de aire proveniente de los radiadores laterales y de unas tomas frontales destinadas a la refrigeración de los frenos. También oculta, se encuentra la estructura tubular entreamada del bastidor unida a un semichasis tubular al que está anclado el grupo propulsor y las suspensiones. Todo ello soldado con sistema láser que aporta una especial rigidez en el caso de la chapa de acero y aluminio y en la unión de los tubos.

Respecto a las suspensiones, cabe destacar que el sistema independiente con cuadriláteros deformables

está equipado con amortiguadores hidroneumáticos de aluminio regulados electrónicamente. Según la velocidad frontal, lateral y vertical del coche, una centralita actúa sobre los elementos hidráulicos y neumáticos de los amortiguadores variando sus reglajes en beneficio del confort y de la seguridad. Otro detalle de gran finura son las pinzas de freno de cuatro bombines, los bujes de rueda y el núcleo central de los discos de freno autoventilados, todos ellos hechos en aluminio y avional, así como las llantas de magnesio que forman un conjunto de gran ligereza para aminorar los pesos suspendidos y en consecuencia mejorar las prestaciones.

En este Spider de dos plazas, cuya carrocería y estilo llevan la firma de Pininfarina, totalmente realizado en acero y aluminio,

se han precisado 1.300 horas de estudios en el túnel del viento hasta lograr el perfecto equilibrio entre estética, presión aerodinámica y factor Cx. Una vez conseguidas las cotas deseadas, se trabajó sobre la optimización de las cargas verticales, en las cuales juegan un papel determinante los spoilers delantero y posterior, éste último ubicado al final del capó; todo ello en relación con la depresión variable del fondo plano. En cuanto al estudio aerodinámico, y en consecuencia el factor Cx, cabe destacar que en el F355 Spider se ha logrado un valor de 0,33/0,35 con capota y espejos retrovisores, sin lugar a dudas el mejor del mercado en cuanto a spider se refiere. Si por una parte la capota es un freno aerodinámico considerable, por otra resulta que su funcionamiento semiautomático

es el primero que se emplea en un Ferrari. Su gestión mecánica está encomendada a una centralita que en el momento de cerrarse regula la posición de los asientos, la inclinación de los espejos retrovisores y los cristales de las ventanillas.

Como se ha dicho en un principio, las 1.300 horas de estudio en el túnel del viento han dado sus resultados no sólo en cuanto a la aerodinámica, sino en la optimización del espacio. A pesar de lo afilado del morro, en el F355 Spider se ha logrado un maletero con 220 litros de capacidad, en el cual cabe un conjunto de tres maletas firmadas por Ferrari y una bolsa de cuero con un equipo de herramientas y repuestos más frecuentes.

En cuanto a la estructura y confort del habitáculo, responde a la más pura fi-



El nuevo F355 Spider mantiene el mismo encanto de modelos anteriores de la marca, como el Barchetta 166 o el imponente 250 California. Resultan verdaderamente espectaculares las cifras del factor Cx: 0,33/0,35, sin duda las mejores del mercado.



losa Ferrari del lujo; o sea, «espartano cautivador», que se ve incrementado por la gratificante sinfonía del poderoso propulsor V8. Frente a los asientos forrados en cuero Connolly se encuentra el salpicadero, funcional y tan tradicional como siempre, con la variante de que en este caso está dotado de doble airbag y en la consola aparecen los mandos del aire acondicionado que se regula automáticamente en relación a la velocidad y a la temperatura ambiente.

Desde el primer contacto dinámico se aprecia que el F355 Spider representa el logro del buen equilibrio entre tecnología, confort y estética, todo ello por el precio de 20.783.879 pesetas con IVA incluido.

A lo largo de un recorrido que bordea la costa de La Spezia hasta Río Maggiore y posteriormente por las viradas carreteras de Cinque Terre para terminar en un tramo de autopista, se pudo comprobar la gran diferencia de comportamiento respecto al 348 Spider. En

primer lugar el conductor se encuentra ubicado más bajo y más arropado por el habitáculo, ventaja que se incrementa con la forma más arqueada del parabrisas y algo más inclinado. Al contrario que en otros modelos de antaño, en el F355 Spider encuentran el confort necesario para cualquier clase de conducción: personas de pequeña, mediana e incluso gran estatura. En esta ocasión el probador medía 1.90, y desde el primer momento se encontró perfectamente situado sin necesidad de sacrificios, incluso con la capota puesta. El tacto del embrague, de dureza media, con buena progresión y un recorrido no demasiado corto, se complementa perfectamente con el cambio, de recorrido tan corto como de costumbre y con la precisión proverbial de los cambios Ferrari; sin embargo, más suave en el engrane de las seis velocidades que sus antecesoras.

Aunque la gestión electrónica del motor que regula todas sus funciones

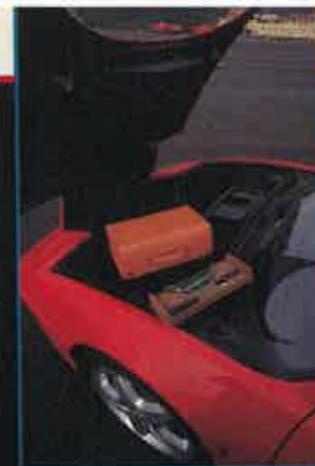
aporta una progresión digna de elogio, se ha aumentado el recorrido del acelerador para poder dosificar con más facilidad los 380 caballos de potencia del motor. Sobre carretera virada, con curvas de toda clase, el F355 Spider se muestra apto para cualquier forma de conducción: se puede rodar en cuarta o quinta velocidad a 3.000 revoluciones por minuto como si se tratara de una cómoda berlina, en compañía del gratificante sonido del motor que emana de las rendijas del capó; y llegado el momento de querer conducir con la manecilla del cuentarrevoluciones entre las 6.000 y las 8.000 rpm, incluso con estirones hasta la zona roja que toca las 8.500, se descubre el carácter más deportivo y puro de un verdadero Ferrari. De hecho, aunque un spider no está concebido para ello, negociar un sinfín de curvas enlazadas y de diferentes ángulos con el motor entre las 6.000 y las 8.000 rpm y el cambio entre la segunda y la cuarta veloci-

dad, disfrutando de esos inolvidables 37 kilogrametros de par motor que se encuentran a 6.000 rpm, la experiencia no puede ser más gratificante. Precisión en la trayectoria, facilidad en el ligero derrape controlado, constante motricidad y ninguna necesidad de lucha con el volante, hacen del F355 Spider un superdeportivo delicioso. Sólo en casos de conducción extrema aparece una tendencia a subvirar en la entrada de curvas rápidas, sin por eso perder motricidad en el tren posterior. Una vez saciada el ansia de velocidad, se lleva el F355 Spider a sus cauces y se descubre su faceta bondadosa y confortable, a lo largo de la cual se tiene una constante sensación de conducir un coche sobredimensionado en seguridad y prestaciones.

Como en todos los descapotables, la entrada en la autopista desvela su talón de Aquiles: la velocidad por encima de los 200 kilómetros por hora con la capota puesta es incómoda por los problemas congénitos de



El interior del Spider F355 responde a la más pura filosofía Ferrari: la más sencilla expresión del lujo.



El F355 representa la armonía entre tecnología, confort y estética, por 20.738.879 pesetas.



FICHA TECNICA

MOTOR: Central longitudinal de ocho cilindros en V a 90°. Distribución: Cuatro árboles de levas en cabeza accionados mediante correas dentadas. Cinco válvulas radiales por cada cilindro con regulación hidráulica. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigeración líquida y cárter seco.

CILINDRADA: 3.496 centímetros cúbicos. Diámetro por carrera: 85 X 77 mm. Relación de compresión: 11:1. Potencia máxima: 380 CV a 8.250 rpm. Par Máximo: 37 Kg m a 6.000 rpm. Peso en seco: 1.68 Kg. Alimentación: Inyección indirecta Bosch Motronic 2.7. Combustible: Extra 98 RON sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de seis velocidades. Embrague monodisco con accionamiento hidráulico.

DIRECCION: Sistema: De cremallera.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas de cuatro bombines. Posteriores: De iguales características.

SUSPENSION: Independiente con cuadrilateros deformables y barras estabilizadoras. Amortiguadores hidroneumáticos con control electrónico. Ruedas: Anteriores: 225/40 ZR 18". Posteriores: 265/40 ZR 18".

DIMENSIONES: Longitud máxima: 4.250 mm. Anchura máxima: 1.900 mm. Altura máxima: 1.170 mm. Batalla: 2.450 mm. Vía anterior: 1.514 mm. Vía posterior: 1.615 mm. Peso en seco: 1.350 Kg. Capacidad del depósito del combustible: 82 l.

PRESTACIONES.

Velocidad máxima: 295 Km/h.

Aceleración: De 0 a 400 m: 12.9 seg. De 0 a 1.000 m: 23.7 seg. De 0 a 100 Km/h: 4.7 seg.



El propulsor del F355 se diferencia de la berlinetta en los 109 caballos por litro de cilindrada y las 5 válvulas por cilindro.

A C O R A Z O N A B I E R T O

En cualquier Ferrari sólo hay una cosa que prevalece sobre su imponencia: el motor. En el caso del F355 Spider eso se reafirma con más razones que nunca. Aunque el propulsor que lo equipa es idéntico al que equipa la versión berlinetta, merece una contemplación. Este propulsor de ocho cilindros en V a 90° y 3.496 centímetros cúbicos de cilindrada, no se caracteriza por los 380 caballos de potencia ni por los 37 kilogrametros de par, sino por otros factores. El primero a destacar es que con 109 caballos por litro de cilindrada alcanza la cota más alta en motores de serie aspirados. Junto a esto, se distingue por tener cinco válvulas

por cada cilindro, de las cuales, dos de las tres de aspiración están situadas de forma radial y accionadas por cuatro árboles de distribución con levas cónicas. En cuanto a la regulación de la tolerancia de las válvulas, se ha adoptado por primera vez en motores de serie capaces de superar las 8.000 revoluciones por minuto del sistema de control hidráulico.

A su vez, los pistones de aluminio forjado tienen una densidad muy inferior a los de serie con una cota de $K=0,44$ y están acoplados a bielas de titanio Ti6Al4V. El conjunto desliza sobre camisas de acero tratadas con Nicosil, con refrigeración líquida y cárter

seco alimentado por tres bombas de aceite, una de presión y dos de recuperación.

Para lograr que la emisión de gases cumpla la normativa californiana OBD1, la más severa del mundo, se ha recurrido a la gestión electrónica Bosch Motronic M 2.7.

Por último, cabe destacar que la carcasa del embrague, que contiene un sistema monodisco, se ha realizado en aleación de magnesio.

El resultado de todo esto se refleja en los 168 kilos que pesa el motor en seco, que si se compara con los 135 kilos de un propulsor de F-1, evidencia su contenido tecnológico.

todas las capotas, y sin ella, a partir de los 170/180 km/h el rebufo del aire anula el encanto de la conducción. Al margen de es-

tos detalles desagradables y lógicos, hay que destacar que el F355 Spider es el coche descapotable con el mejor coeficiente Cx, posee la

mejor relación peso-potencia con 0,28 caballos por kilo y su motor con 109 caballos por cada litro de cilindrada es la más alta entre

los motores aspirados de serie; todo un récord para un spider.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA



Copyright Motor 16, 1994. Prohibida su reproducción.

P R E C I O S N U E V O S

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 TS Formula	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 Lux	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	Serie	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	180.000	58.000	Serie
● 155 2.0 Q4	4.950.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-	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	58.000	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	-	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	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	1.575.135	1.870	54	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															
Roceta 2.2 DX T. Lona	2.029.100	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	105.800	-	50.850	-
Roceta 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 S2 Quattro Avant	7.327.000	2.226	230	242	8,1	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	250.000	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● Coupé 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	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	436,6	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	216	9,1	11,6	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	11,0	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									

El libro amigo de Purina

EL Programa de Intervención Terapéutica con Animales de Compañía llevado a cabo en Murcia es una de las sorprendentes experiencias que recoge el libro «Comunicaciones del II Congreso Internacional: el hombre y los animales de compañía. Beneficios para la Salud», editado por el Fondo Editorial de la Fundación Purina y recién publicado. Inductora de la Terapia Asistida por Animales de Compañía (TACC) en España a través de dos congresos y consciente de los éxitos de esa técnica en otros países, la Fundación Purina ha querido dar un paso más al involucrarse en la aplicación del TAAC en nuestro país.



Nuevo director comercial de Dial

ANTONIO González Calero, de 43 años, técnico en Empresas Turísticas, se ha incorporado a Dial Spain, filial del Grupo Barclays en el sector de alquiler a largo plazo de vehículos (renting), como director comercial. González Calero cuenta con una dilatada trayectoria profesional en los sectores de turismo, comunicación y banca.

Renovación del contrato entre el RACE y VW

EL presidente del Real Automóvil Club de España (RACE), Fernando Falcó, y el presidente del Comité Ejecutivo de Volkswagen-Audi España, Juan Manuel Baselga, han firmado la renovación de los contratos correspondientes a las prestaciones que las marcas Volkswagen y Audi ofrecen durante 3 años a sus clientes al adquirir un vehículo nuevo. Estas prestaciones in-

900 100 238



SERVICIO 24 HORAS

cluyen, entre otras ventajas, asistencia en carretera, remolcado del vehículo, traslado de ocupantes, hotel y/o coche sustitutivo...

Premio israelí para SEAT

EL presidente de la Cámara de Comercio Hispano-israelí, Giaco Ventura, ha otorgado recientemente a la empresa Seat un premio por la contribución que la marca española ha hecho al desarrollo económico bilateral en el mercado israelí. Por



parte de la empresa automovilística española, el galardón fue recogido por Josep María García, gerente de la Región Overseas, que comprende Europa del Este, Sudamérica, Africa, Asia-Pacífico y Oriente Medio.

Walker: el macro catálogo

FIEL a su cita anual, Walker está lanzando el catálogo de 1995, en el cual una vez más se recogen los sistemas de escape que están circulando por toda Europa. En esta ocasión son más de 5.000 modelos de coches y vehículos comerciales los recogidos en sus más de 1.300 páginas. Esto lo convierte en la «biblia» de los tubos de escape, de forma que si algún modelo europeo o japonés no se encuentra en sus páginas, podemos considerar que no existe, ya que cubre el 98 por ciento del parque de vehículos de Europa.



TATA con ECH & A

NISSHO Motor España, importador oficial de los vehículos Tata, ha adjudicado sus actividades de marketing y campañas publicitarias a ECH & Asociados, tras una selección de agencias. El contrato ha sido firmado por Juan Ballesteros y Eloy Chaves, consejeros delegados de N.M.E. y ECH & A respectivamente. Los nuevos todoterreno Tata son unos atractivos vehículos diesel, por su línea, completo equipamiento de serie, tres años de garantía y precio competitivo.



COMPRAR Y VENDER



YAMOVIL

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

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

PEQUEÑOS Y MEDIOS

AUDI 80 2.3 E A/A	92	2.450.000
AUDI 80 2.3 E F/E	92	2.350.000
AUDI 90 2.3 I A/A	91	.....
CITROËN AX 1.4 GTI	91	925.000
CITROËN AX 1.4 GTI A/A	93	1.180.000
CITROËN AX GT	92	780.000
CITROËN XANTIA 1.8I SX A/A	94	2.180.000
CITROËN ZX 1.4 CODE	94	1.250.000
CITROËN ZX 1.4I REFLEX A/A	92	1.275.000
CITROËN ZX 1.6 I AURA A/A	91	1.275.000
FIAT TIPO 1.6 S	91	890.000
FIAT UNO 1.4 I A/A	93	1.080.000
FORD ESCORT 1.6 16V A/A	94	1.750.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA A/A	92	1.275.000
FORD MONDEO 1.8 CLX A/A	93	.....
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	1.450.000
FORD SIERRA 2.0I 4P A/A	92	1.350.000
FORD SIERRA 2.0I 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	93	2.350.000
LANCIA DEDRA 1.8I A/A	90	1.250.000
LANCIA DEDRA 2.0I A/A	92	.....
LANCIA DELTA 2.0 16V	92	1.150.000
NISSAN MICRA 1.3 16V	93	1.050.000
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 1.8 EMBASSY	94	.....
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 TODOTERRENO 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
BMW 520I F.E.	91	2.750.000
BMW 730I F.E.	92	3.750.000
CITROËN ZX VOLCANO A/A	92	1.550.000
CITROËN ZX VOLCANO 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 PROBE 2.5 24V V6 FE	93	2.850.000
FORD SCORPIO 2.0 EX. FE	93	2.450.000
FORD SIERRA XR4I 3P F.E.	92	1.550.000
LANCIA DELTA INTEGRALE A/A	92	2.350.000
LANCIA THEMA 2.0I	89	.....
MERCEDES 200 E FE	90	.....
MERCEDES C-280 ELEGANCE	93	.....
MITSUBISHI ECLIPSE 16V FE	92	.....
MITSUBISHI ECLIPSE 16V	95	.....
MITSUBISHI ECLIPSE GS TUR	91	.....
OPEL ASTRA GSI	92	1.650.000
OPEL ASTRA GSI 16V FE	93	2.150.000
OPEL CALIBRA 16V F.E.	92	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0I 16V F/E	94	.....
OPEL CALIBRA 2.0I F.E.	92	2.180.000
OPEL OMEGA 2.0 GLS DIA	90	1.575.000
OPEL OMEGA 2.6I CD FE	92	2.350.000
PEUGEOT 405 MI 16V A/A	91	1.850.000
PEUGEOT 605 2.0 SVI FE	91	.....
RENAULT 19 16V CHAMADE	92	1.580.000

MOTOR DIESEL INDUSTRIALES

BMW 525 TDS FE	93	.....
CITROËN AX 1.4 TD	94	.....
CITROËN AX TRD	93	.....
CITROËN C-15 RD	93	1.280.000
CITROËN C-25 GV SOBREL	92	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 D AVANT	92	1.350.000
CITROËN ZX 1.9 D REFLEX	94	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 D REFLEX	92	1.250.000
CITROËN ZX 1.9 FLASH A/A	94	.....
FIAT DUCATO 1.8 TD GV	90	1.250.000
FORD COURIER 1.8D MIXT	92	.....
FORD EXPLORER 4.0 AUT. FE	94	.....
FORD TRANSIT D COMBI	92	1.675.000
JEEP WRANGLER CAP. LONA	91	.....
LADA NIVA IKRA	93	.....

INMEJORABLES CONDICIONES DE FINANCIACION



COMPRAR Y VENDER



Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS

VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

* FINANCIACION VW CREDIT

* AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

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

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

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

COMPRO llantas de Renault Clio iniciación. 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 17h.) y 558 97 53 (de 17,30 a 20,30h.) 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.

FORD Fiesta XR2i. Negro, techo solar, llantas, equipo Hi-Fi, garantía escrita, excelente. Entrada: 138.000 ptas y 15.600 ptas al mes. Tel. 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.

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.

PEUGEOT 205 SRD Diesel. A/A, D/A, único dueño, 80.000 Km. Precio: 675.000 ptas. Facilidades. Tel. 725 86 21

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

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

RENAULT 19. Chama de TXE. Extras, pocos Km, garantía escrita, buen precio. Entrada: 190.000 ptas y 21.558 ptas al mes. Teléfono: 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. Nuevo, perfecto, interesante. 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. 4puertas, equipo total, supercuidado. Admitimos cambio. Garantía escrita. Tel: 725 86 21.

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

OPEL Kadett GSI. Único 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.

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

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

CHEROKEE Limited. Impecable, facilidades, admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN AX GT. Último modelo, llantas, A/A, perfecto, garantía nacional. Precio: 690.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

SAAB 9000 Turbo 16. Extras, cuidado. Precio: 1.000.000 ptas. Teléfono: 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.

¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Basauri, 17
Madrid 28023

CADA SEMANA 5.12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

Motor 16

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	Pta/mes(*)	PRECIO
BMW 125 CABRIO CLERO F/E	1987	42.457	2.090.000
CITROËN AX 14 D COMERCIAL	1987	10.447	790.000
CITROËN XANTIA 2.0i 16V A/A	1990	50.578	2.490.000
CITROËN XM 2.0i GRAN LUJAS	1991	25.914	1.525.000
CITROËN XM 3.0 V6 A/A ABS	1991	33.515	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 D CODE SP A/A	1991	22.578	1.450.000
FIAT UNO 70 SX A/A	1991	15.274	750.000
FORD ESCORT XR3i 16V CABRIOLET	1989	38.390	1.690.000
FORD MONDEO 2.0 SI 16V	1991	52.689	2.590.000
HONDA LEGEND 2.7i 24V V6 T.E.	1991	40.421	1.990.000
MERCEDES 260 L	1991	67.765	3.090.000
MERCEDES 300 E 24V F/E	1991	79.915	3.800.000
OPEL OMEGA 2.0i CD A/A ABS	1991	27.421	1.350.000
PEUGEOT 205 GTI A/A	1991	20.109	990.000
PEUGEOT 306 TDT	1992	47.703	2.250.000
PEUGEOT 605 SRDT	1991	50.578	2.490.000
RENAULT 19 1.1i	1991	23.359	1.150.000
RENAULT 21 NEVADA 7P TAE A/A	1990	20.109	990.000
RENAULT CLIO 1.7 A/A	1992	21.328	1.050.000
ROVER 620 SI LUXE A/A ABS CUERO-MADERA	1994	51.859	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: 469 46 08. FAX: 527 99 70. 28045 MADRID

Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELEFONO: 529 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	1992	38.390	12 MESES
PEUGEOT 405 EMBASSY 1.8	1994	47.734	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1991	30.265	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDT	1991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVDT AUT.	1994	76.983	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1990	40.421	12 MESES
PEUGEOT J5 COMBI 9 LUXE	1992	35.546	12 MESES
AUDI 100 CD A/A SE C/C	1987	20.109	12 MESES
CITROËN AX TRD SP	1993	23.359	12 MESES
CITROËN BX 16V F/E	1993	34.328	12 MESES
CITROËN XANTIA 1.6V A/A ABS F/E	1993	45.703	12 MESES
CITROËN XANTIA TD	1993	56.671	12 MESES
CITROËN ZX 1.8 LAURA	1994	54.023	12 MESES
CITROËN ZX 1.9 D CODE SP A/A F/E	1994	38.085	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) 469 50 05. Fax: 530 76 90

JUNTO A METRO LEGAZPI

A. ARGÜELLES

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
75 2.0, 88	20.000
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, 85	39.000
100 2.6 i, 93	80.000
AUDI 100 2.8 i, 92	75.000
100 TDI, 91	75.000
COUPE 20V, 90	62.000

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 AIT, 90	76.000
525 TDS, 92	95.000
525 TDS AUT, 92	96.000
628 CSI, 89	35.000

CITROËN MES

AX 11 VIVACE, 91	18.000
------------------	--------

FIAT MES

AX 14 IMAGE, 90	18.000
AX 14 GT, 91, A/A	21.000
AX 14 TRS, 87	14.000
AX GT, 92, A/A	19.000
AX 14 TGS, 3P, 91	18.000
BX ATENAS 1.6, 89, A/A	20.000
BX TRS 1.6, 84	13.000
BX TZD TURBO, 92, A/A	38.000
XANTIA 2.0i SX, 93	57.000
ZX 1.6 i AV, 5P, 92	34.000
ZX 1.9i VOLC., 91	28.000

FORD MES

ESCORT 1.3, 5P, 85	14.000
ESCORT XR3i 1.8, A/A	25.000
FIESTA 1.6 S 3P, 91	17.000
MONDEO 2.5 V6 24V, 95	76.000
ORION 1.6 GHIA, 91	24.000
SIERRA 2.0i, 88	16.000
TAUNUS 2.3, 80	14.000

JAGUAR MES

XJR 4.0, 90, F/E	77.000
------------------	--------

LANCIA MES

DEDRA 2.0 IE, 92, A/A	41.000
DEDRA 1.8, 90, A/A	26.000

THEMA TURBO MES

THEMA TURBO 16V, 89	42.000
Y-10 TURBO, 86	10.000

MERCEDES-BENZ MES

190 2.5 16V, 89	74.000
230 E, 86, A/A	51.000
260 E, 5V, 92	87.000
300 CE, 90	100.000
300 CE, 24V, 5V, 91	135.000
300 E, AUT, 92	110.000
300 E, 24V, AUT, 90	99.000
300 E, 24V, AUT, 92	77.000
300 E, 24V, 93	98.000
300 TD TURBO, 93	115.000
300 SE, 92	179.000
300 TE, 86	80.000
500 SE, 93	237.000

NISSAN MES

PRIMERA 2.0i SILX, 90	35.000
SUNNY SGX, 3P, 90, A/A	24.000

OPEL MES

ASTRA GSI 2.0, 92, A/A	49.000
KADETT 1.6 GT, 90	23.000
OMEGA TD, 87, A/A	30.000
OMEGA 2.0 i, 4P, 94	83.000
VECTRA GT 2.0 i, 90	36.000

PEUGEOT MES

205 PLUS, 91	18.000
405 MI 16V, 91	42.000
405 SPD TURBO, 90, A/A	41.000
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 QUAD., 90	52.000
R-11 GTD, 87	16.000
R-19 TSE, 90	23.000
R-21 TURBO, 88, A/A	32.000
R-21 TXE AUT., 90, A/A	33.000

ROLLS ROYCE MES

SILVER SPIRIT, 85	220.000
-------------------	---------

SAAB MES

9000 TURBO CD, 82, A/A	78.000
------------------------	--------

SEAT MES

RITMO 65, 82	12.000
TOLEDO 1.8, 91	38.000

TOYOTA MES

CAMRY SX AUT., 92	85.000
CELICA 4WD, 92, A/A	77.000
CELICA 2.0 T, 92	75.000

VOLKSWAGEN MES

CORRADO 16V, 89, A/A	43.000
CORRADO 16V, 92, A/A	55.000
GOLF 1.8 INY, 87	35.000
GOLF GTI 1.8, 88	22.000
GOLF GTI 1.8, 89	25.000
GOLF GTI 1.8, 90	28.000
GOLF GTI 2.0, 93, A/A	51.000
GOLF GTI 16V, 88, A/A	26.000
PASSAT VAR., 91, A/A	38.000
POLO COUPE 1.3 GT, 91	19.000

VOLVO MES

440 TURBO, 90, A/A	38.000
480 ES, 94, A/A	26.000
740, 90, A/A	28.000

MOTOCICLETAS MES

HONDA NSR 125R, 93	15.000
--------------------	--------

TODOTERRENO MES

CHEROKEE 2.1, TD, 90	62.000
CHEROKEE 4.0, 92, A/A	58.000
NIVA 1.6 4X4, 93	22.000
MONTERO C, V6, 92	84.000
MONTERO C TDI, 93	78.000
PATROL TOP LINE, 90	54.000
PATROL TOP LINE, 92	62.000
RANGE ROVER, 89	53.000
VITARA TECHO LUJO, 91	34.000
LAND CRUISER TD, 92	140.000
4 RUNER 3.0, 93, A/A	67.000

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

COMPRAR Y VENDER

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

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

MERCEDES 300 CE 24V. Año 92, antracita met., cuero negro, techo, doble airbag, ASR, asientos eléctricos 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 metalizado, 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. Teléfono: (91) 562 06 02.

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

PORSCHE Carrera Aniversario. Año 87, metalizado, 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 eléctricos, 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 metalizado, cuero negro, perfecto, en rodaje. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Limited. 1993, verde metalizado, cuero gris, F/E,

a matricular. Teléfono: (91) 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 metalizado, 8.000 Km, barras, cubrecárter. Tel: (91) 562 06 02.

MITSUBISHI Montero Corto gasolina V6. Año 93, verde/beige metalizado, 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 gms, F/E, perfecto, pocos Km. Tel: (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 aleación, techo carga. Teléfono: (91) 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: (91) 562 06 02.

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

RENAULT 21 Quadra. Año 91, motor turbo 190 CV, negro, cuero negro, tracción a las cuatro ruedas, ABS, D/A, climatizador automático, equipo de sonido, llantas de aleación, alarma, muy buen precio. Tel: (91) 562 06 02.

MAZDA MX3-V6
ROJO. F/E. AÑO 92
URGE VENDER
1.980.000 ptas.
No negociables
LO-5930-M

Tel: (91) 13 14 03 (h. oficina)
14 74 59 (contestador)

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

RENAULT Laguna V6 Procedente de concurso. 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.

MERCEDES 280 S. Perfecto, W-116, F/E, año 79, colección. Precio: 875.000 ptas. Tel: (947) 59 03 69.

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)

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

CARAVANA Hergo. Modelo Impala L. Cinco plazas, avance, cocina, tienda, frigorífico, lavadora-secadora. Teléfono: 407 62 01.

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

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

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

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.

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.

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 1990-70.061 PTAS/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 735 I-2.700.000 PTAS+M
BMW 530 I FE 1989-42.720 PTAS/MES
BMW 525 I 24V FE 1991-52.973 PTAS/MES
BMW 320 I 1990-27.341 PTAS/MES
MASERATI 222 BITURBO 1990-1.950.000 PTAS
MERCEDES 560 SEC FE 1988-64.935 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 260 E FE 1990-52.973 PTAS/MES
MERCEDES 190 E 2.6 FE 1990-47.846 PTAS/MES

MERCEDES 300 D 123 1983-15.379 PTAS/MES
MERCEDES 190 2.5 FE 1993-58.099 PTAS/MES
MERCEDES 190 D 1991-44.428 PTAS/MES
AUDI 100 TDI FE 1993-59.808 PTAS/MES
AUDI 100 V6 2.8 FE 1992-56.390 PTAS/MES
AUDI 200 V8 32V FE 1993-78.604 PTAS/MES
AUDI 100 2.8 V6 1992-3.500.000+M
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
MINI COOPER 1993-12.816 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
TOYOTA LAND CRUISER TD 1989-2.200.000 PTAS
SUZUKI SAMURAI DESC. 1993-15.379 PTAS/MES
VW ESCARABAJO 1303-1.650.000 PTAS

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

COMPRAR Y VENDER

Canalcar

350 COCHES

**32 AÑOS
VENDIENDO LAS
MEJORES
OPORTUNIDADES**

FIAT REGATA MARE CC EE	90	375.000
OPEL CORSA 1.2 ST	87	360.000
FORD ESCORT 1.4 SP	87	475.000
FORD FIESTA 1.3 4P	88	475.000
OPEL CORSA 1.3 GLS	96	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	88	675.000
OPEL KADETT 1.6 S CC EE	88	690.000
VW GOLF 1.6	88	720.000
FIAT TIPO 1.4	90	725.000
FORD ORION 1.6 GHIA EE CC	89	725.000
AUDI 200 TURBO FE	85	725.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN AX 1.4 T2DD CC EE	90	745.000
FORD FIESTA 1.4 CLX 3P	90	745.000
CITROËN AX 1.1 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	790.000
SUZUKI SWIFT 1.3 GTI 16 V	87	790.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	90	795.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000
SUZUKI SANTANA 413 SAM	90	840.000
CITROËN BX 1.6 TRS AA EE CC	90	875.000

VW GOLF GTI 3P EE CC	89	890.000
OPEL VECTRA 1.6S	89	925.000
OPEL KADETT 1.6 BEATY AA	91	925.000
RENAULT CLIO 1.2 RL	93	925.000
SUZUKI SAMURAI CABRIO	93	970.000
FORD FIESTA 1.6S AA	90	975.000
CITROËN AX GT 3P AA CC EE	92	975.000
CITROËN AX GT AA CC EE	93	975.000
CITROËN C-15 RE	92	995.000
SUZUKI SAN. SAMURAI JHT	92	1.050.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000

Canalcar

350 COCHES

**FACILIDADES
DIGANOS COMO
QUIERE PAGAR**

OPEL ASTRA 1.6 GL	92	1.175.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.275.000

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

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

Canalcar

350 COCHES

**SI NO ESTA
SATISFECHO LE
DEVOLVEMOS
SU DINERO**

Canalcar

350 COCHES

FIAT TIPO 16V AA CC EE DA	91	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE	92	1.275.000
FORD FIESTA 1.8 16V CC EE	93	1.275.000
RENAULT 21 TXE FE	90	1.275.000
RENAULT EXPRESS 1.6D	92	1.275.000
HONDA 114 GTI 16V FE	91	1.275.000
PEUGEOT 205 TD PLUS	92	1.275.000
OPEL ASTRA 1.8 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
CITROËN ZX 1.6 AX AA CC EE	91	1.375.000
FIAT TIPO 2.0 16V AA CC EE DA	91	1.375.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE	92	1.375.000

**AUTOMOVILES
Canalcar**

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

**TALLERES :
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 69
28006 MADRID. TEL: 542 27 65**

Canalcar

350 COCHES

**CERTIFICAMOS
POR ESCRITO
QUE NUESTROS
VEHICULOS NO
HAN TENIDO
GOLPE
ESTRUCTURAL**

FIAT UNO 90 3P	92	875.000
OPEL KADETT GSI 2.0 EE CC	88	875.000
FORD SIERRA 2.0 AA CC EE	88	890.000
SUZUKI SAMURAI 413	90	890.000
FORD ORION 1.6 CLX DA EE CC	91	890.000

FORD SCORPIO 2.0 CLX AA ABS	88	1.100.000
SUZUKI SAMURAI JHT	92	1.100.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA 3P 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
FIAT TEMpra 1.8E SX AA CC	90	1.150.000
FORD FIESTA DIESEL	93	1.175.000
RENAULT 19 1.4 GHIA. 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
SUZUKI SAMURAI 1.3 JHT	93	1.175.000
SEAT IBIZA 1.4 CLX	94	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 SPAA 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
RENAULT CLIO 1.4 RT AA CC	92	1.225.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.250.000

Canalcar

350 COCHES

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

AUDI 90 2.22I AA CC EE DA ABS	89	1.675.000
VW GOLF GTI 1.8 CC EE	90	1.725.000
FORD TRANSIT FT 100	90	1.775.000
FORD ESCORT 1.8I XR3I 16V	93	1.775.000
FORD TRANSIT 80 COMBI	93	1.790.000
OPEL ASTRA GSI CC DA	92	1.790.000
OPEL ASTRA GSI 2.0I AA DA	92	1.875.000
FORD TRANSIT 80 MIXTA 70 CV	93	1.895.000
BMW 720I A FE	87	1.950.000

Canalcar

350 COCHES

**LEA Y COMPARE
CON LA
NUESTRA LAS
DEMÁS
GARANTIAS**

OPEL CORSA 1.4I 5P CC DA	92	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6I 4P CC DA	92	1.375.000
VW GOLF 1.8I GL. DA	92	1.375.000
FORD ESCORT 1.8 16V AA 2P	92	1.375.000
CITROËN ZX 1.6 AURA AA CC	92	1.425.000
OPEL CORSA 1.4 IS AA	94	1.425.000
RENAULT 21 TAXI 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
RENAULT 19 1.8I RT AA CC	92	1.475.000
OPEL ASTRA 1.7 DIESEL DA	93	1.625.000
FORD ESCORT 1.8D GLX AA CC	93	1.625.000
CITROËN ZX 1.9I VOLCANEE AA	92	1.650.000
VW GOLF 1.8I	92	1.650.000
FORD SCORPIO 2.0I FE	91	1.575.000
LANCIA DIEDRA 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 CO AA CC	91	1.575.000
FORD SIERRA 2.0I FE	92	1.575.000
AUDI 100 2.3I AA CC DA EE	90	1.575.000
SEAT TOLEDO 1.8I GL. AA DA	94	1.575.000
RENAULT CLIO 1.6 RSI AA DA	93	1.590.000
VW GOLF GTI 660 FE	90	1.650.000
FORD SIERRA 2.0I XR4I AA CC	92	1.675.000
OPEL ASTRA 1.6I GT FE	93	1.675.000
SUZUKI VITARA JHT FE	93	1.675.000

Canalcar

350 COCHES

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

NISSAN PATROL DAKI 2.0 AA	92	2.350.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	94	2.350.000
PEUGEOT 405 SRTD AA DA	93	2.350.000
PEUGEOT 405 GROT AA CC	93	2.350.000
AUDI 100 2.0E AA EE CC DA	92	2.450.000
FORD MONDEO 2.0I GUJA FE	93	2.450.000
FORD SCORPIO FE	93	2.450.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA	93	2.450.000
PEUGEOT 405 GROT FAM AA	93	2.450.000
AUDI 80 2.3E FE	92	2.475.000
MERCEDES 190E 2.3I GUJA FE	87	2.500.000
FORD MONDEO 2.0I GUJA 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 STVA FAM FE CA	92	2.650.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.650.000
ROVER 820 SI FE	92	2.650.000
CHRYSLER BOYAGER FE	93	2.650.000
FORD MONDEO 2.0I GHIA FE	94	2.725.000
NISSAN TERRANO II FE CORT.	93	2.750.000
NISSAN TERRANO II TD FE	93	2.750.000
MAZDA M3 FE	92	2.750.000
PEUGEOT 605 SRTD FE	93	2.775.000
AUDI 100 2.8I FE	92	2.850.000
BMW 320I AUT.	91	2.875.000
BMW 320I 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
SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
BMW 750I A FE	89	3.750.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AUT	92	4.400.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AUT	92	4.400.000
NISSAN GT 3.0 FE	92	5.500.000
PORSCHE CARRERA 2 COUPE	90	5.800.000
MERCEDES 500 SE FE	94	8.200.000

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, equipado. Garantizado. Tel: 565 20 00.

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

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

YAMOVIL Renault Safrane 2.2 RNSI. Año 93, granate metalizado, extras. Garantizado. Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL. Ford Escort Cosworth. Año 93, gris met., extras Garantizado. Oportunidad única. 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.

YAMOVIL Mercedes. C-280 Elegance. Finales del año 93, blanco, F/E. Garantizado. Oportunidad única. Teléfono: 565 20 00.

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

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

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

YAMOVIL VW Golf VR6. Año 92, rojo, F/E. Precio: 2.450.000 ptas. Venga a probarlo. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Nissan Terrano II SLX. Año 94, azul, A/A, D/A, E/E, C/C. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 525 TDS. Año 93, gris grafito, A/A, techo solar, extras. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Frontera 2.0 Sport. Año 93, rojo, completo de extras, pocos Km. Precio: 2.550.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

**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.

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

PEUGEOT Hachuel Concesionario. Tenemos la mejor oferta. Necesitamos comprar usados, a cambio, mejor tasación. Se sorprenderá. Pª 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 E/E, pocos Km. Julián. Teléfono: 908 60 58 82.

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

FURGON C25 Gran Volumen. Año 92. Precio: 1.690.000 ptas. Eduardo. Tel: 552 44 07.

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

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

ARGÜELLES Audi Coupe 20V Quattro. Año 90, 60.000 Km. Precio: 62.000 ptas. Teléfono: 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 525 I, 24 V Año 9



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 equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

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

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

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE. Año

88, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

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

FERNANDEZ Peugeot 405 Diesel. Año 92. Precio: 1.750.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Seat Toledo 2.0i. Año 92. Precio: 1.150.000 pesetas. Teléfono: (91) 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Transit. Año 90. Precio: 1.200.000 pesetas. Teléfono: (91) 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Transit. Año 92. Precio: 1.250.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Probe 24V. Año 93. Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 205 Diesel. Año 92. Precio: 950.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Laguna RT 2.0. Año 94. Precio: 2.300 000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 309 Diesel. Año 88.

Precio: 750.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

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

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

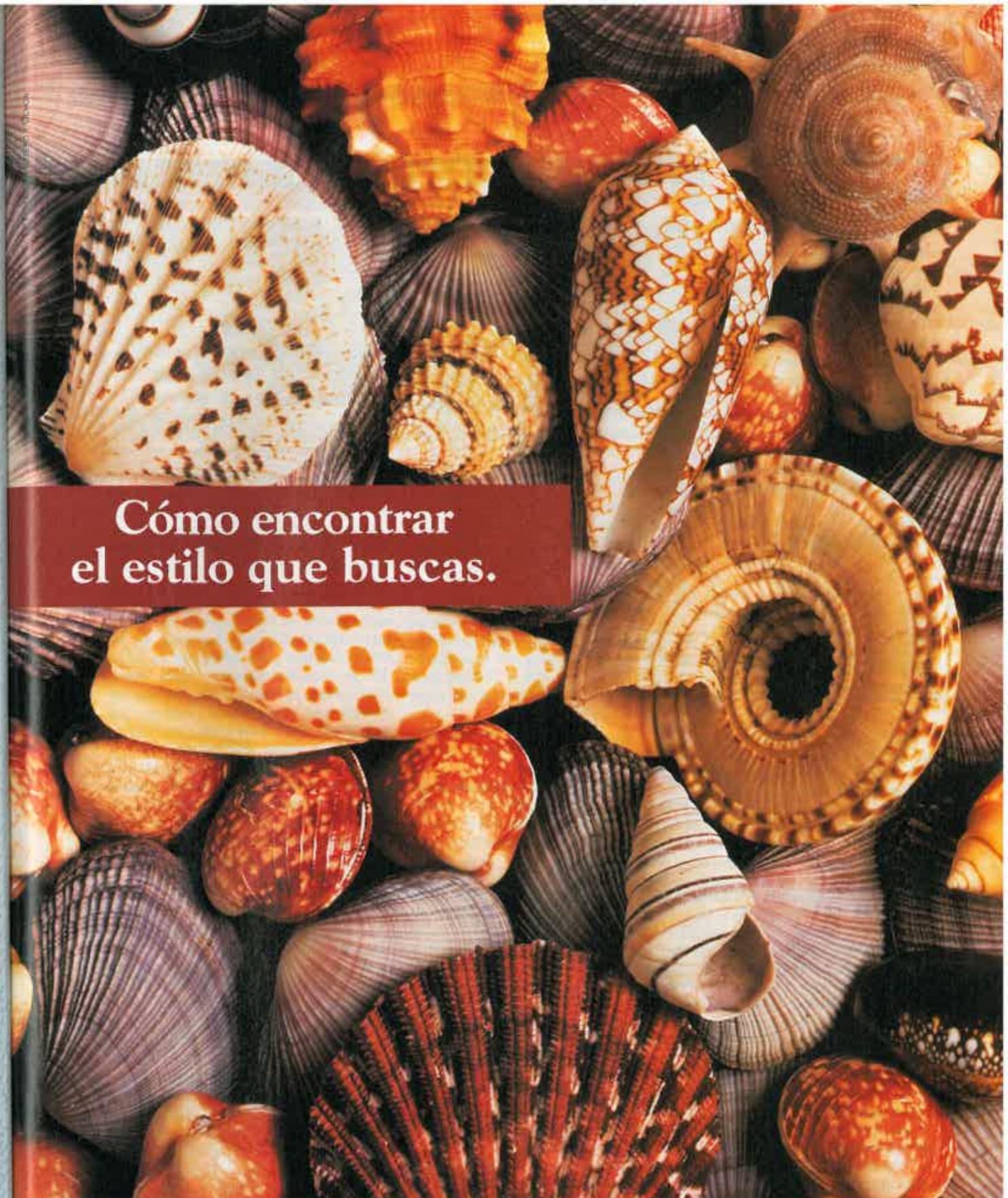
FERNANDEZ Peugeot 405 Turbo Diesel. Año 92. Precio: 1.750.000 pesetas. Tel: (91) 501 22 93.

FERNANDEZ Seat Toledo 2.0i. Año 92. Precio: 1.150.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

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

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

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



Cómo encontrar
el estilo que buscas.

El mejor medio es anunciarte en revistas. Porque los lectores son un público cualificado que busca la revista que mejor define su estilo de vida y paga por ella. Esto te permite conocerlos muy bien y saber lo que les gusta. Por eso las revistas permiten segmentar, además, por consumos o estilos de vida, los criterios que más influyen en la decisión de compra.

Pasa revista a tu campaña. Para estar seguro.



Asociación de Revistas de Información

Motor 16

Exceso de confianza

ESTIMADOS señores de Motor 16:

Como asiduo lector de su revista me atrevo a exponerles mi caso para que me aconsejen sobre lo que puedo hacer. Hace poco tiempo vendí un coche a una persona a la que, dada su urgente necesidad de disponer del vehículo, entregué junto con las llaves y la documentación tras pagarme el precio estipulado, quedando citados días más tarde para formalizar la transferencia.

El caso es que dicha persona no se presentó a la cita y hace caso omiso de mis llamadas para formalizar dicho trámite. Una vez consciente de mi exceso de confianza y de la mala fe con que actúa el comprador del vehículo, quisiera saber cómo sería



posible regularizar el cambio de nombre, pues sin los papeles no puedo iniciar ningún trámite en las administraciones pertinentes.

Agradeciéndoles de antemano sus consejos:

IGNACIO ARIAS
MADRID

R.- No se preocupe, tiene la solución en sus manos. Usted sigue siendo propietario de ese vehículo, por lo tanto vaya a la Jefatura de Tráfico, dé de baja el coche y coménteles las maniobras de su comprador. Ellos se encargarán de que se ponga al día con los papeles. Incluso por las malas usted

HOY SI, AYER TAMBIEN



● **AHORA** sí. Siempre había echado de menos las fotos espías en su revista y con la inclusión de los reportajes del Peugeot 506, Mercedes Clase E y Fiat Tipo se sigue por el buen camino, ya que toda revista del automóvil que se precie tiene que tener un espacio para las futuras novedades. Una sugerencia: ¿por qué no crean un espacio dedicado a la compra de vehículos de segunda mano, explicando sus puntos fuertes y sus debilidades. ¿Cuándo piensan probar el Cadillac Eldorado Coupé? ¿Qué diferencia hay entre motricidad y adherencia?

JAVIER CASTILLO LOPEZ
CASTELLON DE LA PLANA

R.- En octubre de 1983 aparecía el primer número de Motor 16 y en la página 19, junto con unos dibujos del futuro Ferrari Testarossa, aparecía nuestra primera

foto espía de ese mismo Ferrari con camuflaje. Desde entonces en Motor 16 hemos estado publicando fotos espía siempre que nuestros corresponsales nos las han proporcionado. El coupé de Cadillac será probado en breve, todo llegará. Motricidad es la capacidad que tiene un conjunto chasis-suspensiones-neumáticos para transmitir al suelo toda la fuerza del motor sin pérdidas de adherencia. Un terreno o asfalto poco adherente es aquel que por sus condiciones (tierra, agua, hielo, nieve, aceite...) provoca que por ejemplo una rueda pierda el agarre que conseguiría en condiciones normales, o lo que es lo mismo, pierda motricidad. La explicación física a la palabra adherencia es que se trata de la resistencia tangencial que se produce en la superficie de contacto de dos cuerpos cuando se intenta que uno deslice sobre otro.

puede denunciar el robo de su vehículo, lo que le eximiría de las posibles responsabilidades jurídicas y obligaría al comprador a formalizar todo el papeleo.

Mal asunto

EL día 19 de diciembre en la autovía de Avilés me ocurrió lo siguiente. Como es normal en nuestro país cuando un coche de la Guardia Civil circula por la carretera, todos los conductores se limitan a ir detrás de éste hasta que les da paso o abandona ésta, pero por lo visto hacen bien porque yo no lo hice y así me fue. En una



recta de kilómetro y medio con buena visibilidad adelanté a dos coches y al de la benemérita. Cuál no sería mi sorpresa cuando después de la maniobra que trancurrió sin ninguna pega, aceleran y me hacen parar. Dicen que iba a más de 100 km/h. pero no lo pueden demostrar. Posteriormente me dicen que no se puede adelantar a más de un ve-

hículo a la vez (la primera vez que lo oigo) y, después de recriminarme por estos dos motivos, leo en la denuncia que he realizado un adelantamiento peligroso, obligando al adelantado (en este caso la Guardia Civil) a efectuar una maniobra violenta, lo que de ninguna de las maneras se corresponde con la realidad. Mientras un joven Guardia Civil rellenaba la multa y me miraba como diciendo «lo siento pero si lo dice el jefe yo no puedo hacer nada», el individuo se paseaba por el borde de la carretera como diciendo «a mí me van a adelantar, éste no sabe quién soy

yo...» ¿Qué podemos hacer los conductores contra estos hechos? ¿Recurrir? o pedirles por favor que ejerzan su profesión con verdadera profesionalidad, siendo consecuentes...

Me gustaría indicar también que el nº de Agente es el 08772216 Unidad 62302030 por si puede servir para que éste recapacite y algún conductor indefenso se libre de lo que para mí es un abuso de autoridad.

JOSE ANGEL RICO
AVILÉS

R.- El artículo 84 del Reglamento de Circulación dice lo siguiente: «Ningún conductor deberá de adelantar a varios vehículos si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, puede desviarse al lado derecho sin irrogar perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados».

Si como usted nos cuenta era la autovía de Avilés, y en cualquier caso se trataba de un largo tramo con total visibilidad, nadie dice que no puede efectuar la maniobra señalada.

Este chico promete

EN primer lugar felicitamos por vuestra prestigiosa revista. En segun-



do lugar me dirijo a vosotros para contaros mi caso y que me aclaréis unas dudas. Soy un gran aficionado al mundo del motor. A los dos años me sabía todas las marcas y reconocía cualquier tipo de coche. Aprendí a llevar el volante y con el paso del tiempo cogí un coche con ocho años yo sólo y fue una de las mejores sensaciones de mi vida. Ahora tengo 14 y sé hacer trompos, derrapes y tengo nociones de mecánica y técnicas de conducción. Sé conducir cualquier coche que me dejen pero en especial los todoterreno y los deportivos estilo R-5 Turbo Copa, etcétera...

Mis preguntas son: ¿Es verdad que con mi edad se pueden hacer cursos de perfeccionamiento y de otros tipos?, ¿qué hay que hacer y qué requisitos debo reunir para ser piloto de pruebas de su revista?

ADOLFO NOGALES
FUENGIROLA

R.- Nos has dejado impresionados con tu historial. Claro que puedes hacer cursos de perfeccionamiento con tu edad, es más, no sólo puedes sino que debes realizar cursos de perfeccionamiento o de conducción deportiva. Conducir bien va mucho más allá de saber hacer trompos y derrapes. Respecto a lo de ser probador de una revista especializada la cosa está mas cruda. Hay mucho entusiasta y pocas vacantes. De momento espera a tener 18 años, sacarte el carné de conducir y recorrer muchos kilómetros.

Hasta entonces aprende lo que puedas en los cursillos y si te inclinas por la competición inicia-te en kart.

OPINION

Educación para todos

Continuamente los medios informativos nos asetan, bien a través de columnistas, debates, tertulias o artículos de especialistas, sobre la jungla del asfalto donde los peatones luchan desigualmente contra automovilistas desalmados que los atacan e inundan con sus maléficis vehículos. Desgraciadamente hace ya bastante tiempo que un día nos dijeron que habíamos entrado en Europa. Lo que no es tan seguro es que Europa haya entrado en nosotros y basta cruzar los Pirineos para sorprendemos de la enorme diferencia que existe entre peatones y automovilistas. En descargo nuestro hay que decir que en este país las autoridades municipales, regionales o centrales nunca han atacado este tema con ánimo de educar. Y esto es lo que les falta a nuestras calles: educación y respeto de unos con otros.

Estoy de total acuerdo con aquellos que reniegan de los aparcamientos en aceras, pasos de cebra, del constante eludir luces ámbar a gran velocidad, de repartidores, camiones, taxistas y tantos y tantos profesionales que trabajan en la calle con incívico comportamiento. Pero bajémonos del automóvil y comencemos a andar, creo que en lo único que todos los españoles se ponen de acuerdo sin distinción de sexo ni edad es en juzgar la vida al cruzar un paso de cebra; sería digno de estudio psiquiátrico el llegar a conocer por qué ante un paso de peatones todos se tiran como posesos a pisar las rayas blancas vengan o no vengan automóviles a la velocidad que sea, los más osados en un gesto torero, incluso mirando al lado contrario. Nadie se ha preocupado de explicar que las rayas blancas no son un disco rojo y que en ellas es donde mejor podemos demostrar nuestra educación. Las rayas blancas conceden prioridad al peatón, pero es conveniente que éste, por ser el débil, espere en la acera a que el vehículo le ceda el paso en justa correspondencia a su civismo, si la ordenación del tráfico de mí dependiera suprimiría estos pasos y en su lugar, igual de grande, escribiría en el asfalto «Demuestre su educación».

Los peatones debemos ser conscientes de que la calzada está hecha para que circulen los coches, del mismo modo que para nosotros están las aceras. Esta premisa tan importante en la práctica es la más inverosímil hipótesis, ¿qué pensaría el peatón si el automovilista invadiera las aceras de la misma forma que él lo hace en las calzadas? Padres con niños, señoras con carros, niños con niños, a campo abierto o entre los coches, por delante de los autobuses o por detrás de las furgonetas, con peatón en rojo o en verde, es lo mismo. Tratemos con educación los viales para poder pedir que se nos respete, para que el peatón circule está todo estudiado, pasos de cebra, semáforos, bordillos rebajados... Que nos queramos aprender o no la lección es otro problema, pero solamente el respeto de todo lo que actualmente no se respeta nos dará la máxima fuerza, que es la que da la razón, que actualmente el peatón, con su comportamiento, no la tiene.

*Arquitecto técnico. Asesor del Ayuntamiento de Madrid



Felipe González Martínez

YAMAHA CYGNUS 125

NUEVOS TIEMPOS

Yamaha ha apostado fuerte por el sustituto del no demasiado exitoso Fly One. Con innumerables cambios a todos los niveles, el nuevo Cygnus se presenta ahora mucho mejor resuelto, sobre todo a nivel mecánico.

EL sector de los scooters es uno de los que mayor evolución ha sufrido en los últimos años dentro del mundo de la moto. La tendencia actual parece ir encaminada hacia los motores de cuatro tiempos, mucho más limpios y ecológicos y con unos niveles de consumo bastante

scooter con motor de cuatro tiempos, y presentó hace unos años su Fly One, un llamativo modelo a nivel estético, pero que a nivel mecánico no estaba bien resuelto, y que ante todo se ofrecía a un precio casi prohibitivo. Pero Yamaha ha sabido reaccionar a tiempo y, aprovechan-

que en este proceso de abaratamiento se han olvidado de dotar al Cygnus de un elemento tan indispensable como es el freno de disco delantero, algo que hoy en día ofrecen prácticamente todos los scooters del mercado, incluso los pequeños 50. Pero si exceptuamos este detalle, podremos decir que el Cygnus cuenta con un gran nivel de equipamiento y con una excelente terminación. En cuanto al diseño, no resulta tan espectacular como el del anterior Fly One, siendo ahora algo más sobrio y elegante, pero faltándole un cierto aire de agresividad. El cuadro de mandos cuenta con todos los elementos necesarios y, bajo el asiento, encontramos un amplio hueco para el casco y para alguna cosa más. También cuenta con una práctica guantera en la parte delantera, de amplia capacidad. Hay que señalar que el hueco para el casco está forrado, un detalle que habla por sí solo del buen trabajo realizado a la hora de rematar los detalles de la moto.

Pero lo más destacable del Cygnus se com-

prueba una vez en marcha. Al arrancar el motor, se escucha un suave zumbido, poco parecido a los motores de dos tiempos de la mayoría de scooters, una suavidad que se transmite de inmediato al piloto una vez nos ponemos en marcha. Sin duda, en este aspecto el ♦♦♦

menores. A pesar de resultar mucho más caros de fabricación, las marcas están haciendo un importante esfuerzo para no encarecer en exceso este tipo de motos, que representan gran parte de las ventas totales del segmento. Yamaha fue de las primeras que se lanzó a fabricar un

do la nueva normativa que exige a las motos de menos de 125 centímetros cúbicos de pagar el Impuesto de Matriculación, ha lanzado al mercado un modelo mucho mejor acabado, especialmente a nivel mecánico, y con un precio bastante contenido. Tan sólo hay que señalar



YAMAHA CYGNUS 125

VIRTUDES

Suavidad del motor
Confort de marcha
Consumos reducidos

DEFECTOS

Sin freno de disco delantero
Ruedas de pequeño tamaño
Nivel de prestaciones

PRECIO: 384.000 PTAS.



FICHA TECNICA

MOTOR:

Monocilíndrico dos tiempos, refrigerado por aire. Diámetro por carrera: 49 x 66 mm. Cilindrada: 124 cc. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 8,7 CV a 7.500 rpm. Par máximo: 0,89 Kg m a 6.600 rpm.

ALIMENTACION:

Un carburador Mikuni de 20 mm. de difusor. Admisión por láminas. Engrase separado. Encendido electrónico.

TRANSMISION:

Centrífuga automática por correa. Cambio automático. Embrague centrífugo.

BASTIDOR:

Chasis monotubo en forma de U realizado en acero. Suspensión delantera: Sistema Bottom Link con dos amortiguadores. Suspensión trasera: sistema Unit Swing con dos amortiguadores. Freno delantero: Tambor de expansión interna. Freno trasero: Tambor de expansión interna. Neumático delantero: 110/90-10. Neumático trasero: 110/90-10.

DIMENSIONES:

Longitud máxima: 1.895 mm. Anchura máxima: 650 mm. Altura sillín: 760 mm. Altura máxima: 1.095. Distancia entre ejes: 1.250 mm. Peso en seco: 99 Kg. Capacidad del depósito de gasolina: 7 litros. Capacidad del depósito de aceite: 1,1 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	3,5
CARRETERA	
A 80 km/h de crucero	4,3
CARRETERA	
A 100 km/h de crucero	---

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	90
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	23,5

La Yamaha Cygnus es el resultado de la reacción de Yamaha al escaso éxito de su antecesora, la Fly One. Aunque su fabricación resulta cara, la marca japonesa ha hecho un esfuerzo para que su precio no se dispare. Contando con el exlimente del impuesto de Matriculación, el precio es bastante contenido.



motor de cuatro tiempos es claramente superior a cualquier otro de ciclo de dos tiempos. Sin embargo, la aceleración que producen los casi nueve caballos del monocilíndrico no resulta nada destacable, y da una escasa sensación de fuerza. A cambio disponemos de una gran progresividad a lo largo de toda la curva de potencia y de una velocidad de crucero bastante aceptable, ya que mantenerse en torno a los 80/90 kilómetros por hora es bastante sencillo, sin forzar en absoluto al motor y sin apenas vibraciones ni ruidos elevados. Se trata, por tanto, de un propulsor de extrema suavidad, que apenas sí se

escucha y que ofrece unos consumos bastante bajos. El sistema de refrigeración es por aire forzado, pero se muestra suficientemente eficaz para mantener al motor convenientemente refrigerado para una respuesta constante en cualquier situación. La gran ventaja que también ofrece este motor de cuatro tiempos es el olvidarnos por completo del aceite de mezcla. Todo esto se complementa con un gran confort de marcha, proporcionado por unas adecuadas suspensiones y por un asiento de excelente mullido, tanto para el piloto como para el pasajero. Tanto en la parte delantera como en la trasera, el Cyg-



El Cygnus cuenta con un gran nivel de equipamiento y una excelente terminación. Bajo su asiento dispone de un amplio hueco para guardar el casco y algo más.

nus cuenta con dos buenos amortiguadores, que aseguran una gran comodidad en todo momento y un correcto comportamiento en cualquier tipo de asfalto. Movernos entre el caótico tráfico de la ciudad es algo que se realiza de forma bas-

tante cómoda, pues la gran suavidad del motor y la respuesta en bajos que ofrece te permite salir de cualquier apuro con un simple golpe de gas. Incluso circulando con acompañante, las maniobras entre los coches o las estrechas calles se

La única pega que se le puede achacar a la Yamaha Cygnus es la ausencia del freno de disco delantero, lo que se compensa con la buena frenada del tambor trasero.



realizan con toda comodidad, ya que el piloto dispone de amplio espacio para las piernas y de un manillar de anchura considerable. Los espejos retrovisores ayudan de forma eficaz a desenvolvern en la urbe, ya que ofrecen una buena visibilidad, resultando prácticos de verdad, no como sucede en gran parte de los scooters, en los que estos elementos parecen estar hechos simplemente de adorno. La única laguna reside en la ya comentada



ausencia de un freno de disco delantero, algo realmente imprescindible por su mejor tacto y por su mayor potencia de frenada, aunque es de esperar que en no demasiado tiempo opten los responsables de la marca por incluir este elemento en



su más moderno scooter. De todas maneras, la ausencia de un disco en la rueda delantera se compensa en cierta medida por la buena capacidad de frenada que ofrece el tambor trasero, bastante más efectivo que su homónimo delantero, y por la retención que tienen habitualmente los motores de cuatro tiempos al soltar el acelerador.

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



Rostros famosos en el DTM, de izquierda a derecha, Michele Alboreto, Sandro Nannini y Marku Alen, los tres con Alfa Romeo.

Ron Dennis, patrón de McLaren, estuvo presente en la carrera de Hockenheim. Una de las ilusiones de Rosberg era correr con su amigo Ludwig.



DTM ALEMAN

El mayor espectáculo del mundo

De nuevo el DTM será el campeonato de turismos más atractivo del mundo.

En él coinciden coches muy potentes y pilotos de primera, garantizando un gran espectáculo.

El Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, más conocido como DTM, es el certamen de turismos más espectacular del mundo. En un principio se celebraba solo en Alemania, pero el atractivo de sus carreras ha hecho que se extienda a otros países de Europa. En el año 95, de las 12 citas previstas, cinco se disputarán fuera de Alemania. A cada carrera de este campeonato acude un buen número de espectadores, por lo general más que a un Gran Premio de Fórmula 1. En la temporada que acaba de comenzar,

en su cita inaugural en el circuito de Hockenheim, acudieron más de 100.000 espectadores, muchos más de los que suelen ir a animar a Michael Schumacher con motivo del Gran Premio de Alemania.

En la temporada 95 tres marcas son las que lucharán por el título: Mercedes con sus Clase C, Alfa Romeo con los 155 V6 TI y Opel con los Calibra V6. Coches que rondan los 500 caballos de potencia, con unos motores que giran a 11.000 revoluciones por minuto. Los Calibra y los 155 disponen de sistema de tracción a las cuatro ruedas, mientras que los Mercedes son tracción trasera. Tres marcas que pondrán en juego a lo largo del año



La intensidad de las carreras y todo el espectáculo que se monta alrededor del DTM hace que en cada prueba se llenen de aficionados los circuitos. En la primera carrera del año, a Hockenheim acudieron 100.000 espectadores, más que al Gran Premio de Alemania de Fórmula 1.



muchos miles de millones de pesetas, cada una. Otro de los atractivos de este certamen es que en esos coches, con esa apariencia tan bestial, se pondrán a su volante pilotos de primer nivel. Este año coinciden nada menos que diez ex pilotos de Fórmula y dos probadores de esa especialidad, junto a veteranos pilotos de turismos, curtidos en mil batallas. A todos ellos se ha unido Mar-

ku Aien —el finlandés volador— que, tras su retirada de los rallies, ha decidido poner fin a su carrera deportiva en los circuitos. Marku Aien está inscrito en el DTM con un Alfa Romeo 155 del equipo Alfa Corse 2, o lo que es lo mismo, con un vehículo del año pasado. Mercedes cuenta con dos potentes equipos, el AMG y el Zakspeed, y con pilotos de primer nivel como es

el caso de Bernd Schneider, Jorg van Omen o Kurt Thum, tres grandes veteranos; junto a ellos dos jóvenes promesas: el británico Dario Franchitti y el danés Jan Magnussen, ambos procedentes de la F-3 Inglesa. Por Alfa Romeo habrá que tener en cuenta sobre todo a los pilotos de Alfa Corse Nicola Larini y Sandro Nanini; también habrá que contar con Stefano Modena que, en

el '94, las carreras que realizó las saldó con visita al podio y a Michele Alboreto, que participa por primera vez en el DTM. A los mandos de los Opel Calibra, habrá que seguir de cerca a los pilotos del Team Rosberg, un equipo que lidera Keke Rosberg y en el que está también este año Klaus Ludwig, actual campeón del certamen; en esta escuadra coinciden dos viejos amigos:

desde que Rosberg comenzó a correr en el DTM tenía la ilusión de correr junto a Ludwig. Otros pilotos que debutan en este campeonato y que lo hacen con un Calibra son JJ Lehto y Yannick Dalmás. Tras lo sucedido en la primera carrera, parece que Mercedes parte mejor preparada, al menos eso demuestran las dos victorias de Schneider en Hockenheim y el dominio

de los coches de la marca de la estrella. Sólo les pudo hacer sombra Ludwig, que en la segunda carrera de la cita inaugural se hizo con la tercera plaza del podio. Tanto Opel como Alfa Romeo no tardarán en ponerse al día y en las próximas carreras harán frente a Mercedes.

MANUEL MADRID
FOTOS: FERRY PRESS

El Rallye Tour de Corse se presenta como una cita decisiva en el Mundial de Rallyes. Todos los equipos han afinado al máximo sus coches para sacar el máximo partido a su participación en la isla francesa de Córcega.

EN principio, y sobre el papel, en el Tour de Corse la lucha estará centrada entre los especialistas en asfalto, superficie sobre la que se desarrolla esta carrera. Los hombres a seguir son Didier Auriol, François Delecour y Carlos Sainz. En un principio habrá que esperar una feroz lucha entre los dos corredores franceses. Auriol es un piloto al que esta carrera se le da muy bien, la ha ganado ya en cinco ocasiones y Delecour conoce a la perfección los tramos de este rallye. Estos dos hombres, en la temporada 95, no han logrado buenos resultados, por este motivo esta cita es crucial para sus aspiraciones al título y no se pueden permitir ningún fallo. En la lucha de estos dos pilotos entrará Carlos Sainz, teniendo el español una buena ocasión para despegarse de Juha Kankkunen, piloto al que las pruebas de asfalto no se le dan especialmente bien.

El Tour de Corse contará con una inscripción de lujo. Por Toyota participarán Didier Auriol, Juha Kankkunen y Armin Schwarz al volante de los Celica GT-4, un vehículo que ya en Portugal demostró el potencial que encierra. Subaru contará con los servicios de Carlos Sainz, Colin McRae y Piero Liati. Junto a estos tres Impreza habrá un cuarto en manos de Marco Massaroto, un piloto que, premiado por Pirelli, disputará esta carrera con un coche de máximo nivel. En los Subaru Impreza, han estado probando en los días previos al rallye un nuevo sistema de inyección de agua, para que el motor trabaje a menos temperatura, un sistema que según el propio Carlos Sainz no se nota mucho, pero esto puede ser debido a que han entrenado con una temperatura ambiente baja. Donde se notará será en las

Momento crucial



Didier Auriol está obligado a realizar una buena carrera.



Entre los coches de la Clase 2 Litros habrá que tener en cuenta a los Renault Maxi Clio de Ragnotti y Baki.



François Delecour deberá esforzarse al máximo para lograr una buena clasificación, es el momento oportuno.



Makinen es la revelación del año. En Córcega debuta con el Lancer 3, un coche que parece será muy competitivo.



Carlos Sainz ha estado probando en la refrigeración del motor del Impreza una nueva inyección de agua, con ello esperan obtener un mayor rendimiento del coche.



Los rápidos y virados tramos del Rallye Tour de Corse provocan a menudo situaciones impresionantes; el espectáculo está siempre asegurado en la carrera corsa.

pruebas con mucho calor. Ford acude con sus Escort Cosworth confiados a Delecour, Bruno Thiry y al piloto local Patrick Bernardini, actual campeón francés de rallyes. Una de las incógnitas está en el equipo Mitsubishi, que con Tommi Makinen y Andrea Aghini se presenta con los nuevos Lancer Evolution 3, unos vehículos que en los test previos al rallye han encantado a su pilotos.

Entre los coches de la Clase 2 litros habrá que seguir a los Renault Maxi Clio de Ragnotti y Bugalski, aunque habrá que ver el estado de forma anímico de éste último; no hay que olvidar que en un accidente que sufrió en

el Rallye Grasse-Alpin del campeonato francés falleció su copiloto. Por lo que respecta al Grupo N, contará una vez más la alemana Isolde Holderied, que tendrá que enfrentarse a los pilotos franceses.

La carrera mantiene su formato habitual con salida y llegada en Ajaccio, pero con algo menos de kilometraje y con tramos por lo general más cortos. En esta edición, el tramo más largo tiene 33 kilómetros, frente a los 43 del más largo del 94. En el total de la prueba hay una reducción de recorrido de un 15 por ciento.

MANUEL MADRID

ORDEN DE SALIDA

- 1º Auriol-Ocelli (Toyota Celica)
- 2º Sainz-Moya (Subaru Impreza)
- 3º Delecour-François (Ford Escort Cosw.)
- 4º Makinen-Harjanne (Mitsubishi Lancer)
- 5º Kankunen-Grst (Toyota Celica)
- 6º McRae-Ringer (Subaru Impreza)
- 7º Thiry-Prevost (Ford Escort Cosworth)
- 8º Aghini-Farnochia (Mitsubishi Lancer)
- 9º Schwarz-Wicha (Toyota Celica)
- 10º Liati-Tedeschini (Subaru Impreza)
- 11º Bernardini-Andrie (Ford Escort Cosw.)
- 12º Holderied-Thorner (Mitsubishi Lancer)
- 13º Madeira-Silva (Mitsubishi Lancer)
- 14º Recalde-Christie (Mitsubishi Lancer)
- 15º Triner-Stanc (Skoda Felicia)

PALMARES

- 1980 Therier-Vial (Porsche 911)
- 1981 Darniche-Mahe (Lancia Stratos)
- 1982 Ragnotti-Andrie (Renault 5 Turbo)
- 1983 Aken-Kivimaki (Lancia 037)
- 1984 Aken-Kivimaki (Lancia 037)
- 1985 Ragnotti-Thimonier (Renault 5 Turbo)
- 1986 Saby-Fauchille (Peugeot 205 T 16)
- 1987 Beguin-Lenne (BMW M-3)
- 1988 Auriol-Ocelli (Ford Sierra Cosworth)
- 1989 Auriol-Ocelli (Lancia Integrale)
- 1990 Auriol-Ocelli (Lancia Integrale)
- 1991 Sainz-Moya (Toyota Celica)
- 1992 Auriol-Ocelli (Lancia Integrale)
- 1993 Delecour-Grataloup (Ford Escort C.)
- 1994 Auriol-Ocelli (Toyota Celica)

TODOS LOS TRAMOS

Miércoles 3 de mayo (1ª Etapa Ajaccio-Bastia, 476,10 kilómetros)

TC 1 Coti Chiavari-Tassinca	18,00 km
TC 2 Portigliolo-Bocca Albitrina	18,01 km
TC 3 Granade-Orone	18,59 km
Reagrupamiento en Porto Vecchio	
TC 4 Aullene-Zicavo	13,40 km
TC 5 Tasso-Fischer	14,72 km
TC 6 Murraciale-Noceta	16,42 km
Reagrupamiento en Corte	
TC 7 Corte-Taverna	26,85 km
TC 8 Pont S. Laurent-Morosaglia	17,67 km
Llegada al Parque Cerrado de Bastia	

Jueves 4 de mayo (2ª Etapa Bastia-Calvi, 385,58 kilómetros)

TC 9 Col S.Stefano-D62/D81	26,99 km
TC 10 Canari-Luri	26,24 km
Reagrupamiento en Bastia	
TC 11 S. Ocagnano-C di Casinca	30,13 km
TC 12 Valle d'Alesani-Morosaglia	31,00 km
Reagrupamiento en Ponte Leccia	
TC 13 Moltifao-Pioggiola	29,05 km
TC 14 Corbara-Montemaggiore	13,63 km
Llegada al Parque Cerrado de Calvi	

Viernes 5 de mayo (3ª Etapa Calvi-Ajaccio, 365,92 kilómetros)

TC 15 N. D. de la Serra-Argentella	16,45 km
TC 16 Fango-Curzo	28,71 km
TC 17 Porto-Piana	9,89 km
Reagrupamiento en Sagone	
TC 18 Liamone-Appriciani	18,13 km
TC 19 Arbori-Serrola Carcopino	32,61 km
Reagrupamiento en Baleone	
TC 20 Eccica Suarella-Zippitoli	25,25 km
TC 21 Forciolo-Petretto	30,17 km
TC 22 Cognocoli-Agosta	25,16 km
Llegada al Parque Cerrado de Ajaccio. Final de Rallye.	

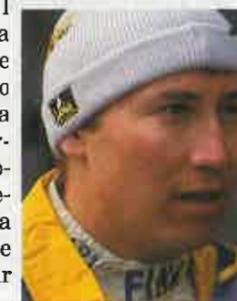
Recorrido total 1.227,60 km
Recorrido de total de TC 489,92 km



Albacete se disculpa

TRAS los incidentes de la pasada semana en el madrileño Circuito del Jarama, en los que se vieron implicados Jordi Gené y Antonio Albacete, se ha creado un malestar generalizado. Mientras que la Federación ha abierto un expediente informativo que dará paso, casi con toda seguridad, a la apertura de un disciplinario, el equipo Opel ha presentado una reclamación y Antonio Albacete manifiesta su pesar por la situación, lamentando haber sido uno de los «artífices» de tales incidentes. En el comunicado hecho público por el piloto madrileño se recogen, entre otras, estas declaraciones: «Con ánimo sincero y conciliador, asumo y lamento la responsabilidad que me corresponde en este sentido y aprovecho para hacer un llamamiento a la cordialidad que necesariamente debe

imperar. Espero igualmente que los insistentes rumores acerca de la retirada del Campeonato del Opel Team España no se lleven a cabo, ya que sería una situación que lamentaríamos todos, máxime cuando yo he tenido la oportunidad de formar parte del mismo la temporada pasada y que recuerdo con mucho agrado. En más de 15 años en el mundo de la competición he mantenido siempre una actitud deportiva y profesional que es precisamente la que hoy me lleva a escribir estas líneas».



Tres hermanos, tres podios

EN el Gran Premio de Japón es ya típica la presencia de muchos pilotos locales a los mandos de motos oficiales. Sin embargo, este año se ha dado una singularísima situación, la de los tres hermanos Aoki. El menor de los tres, 19 años, es Haruchika, que ya ganó en Australia y ha vuelto a ganar, esta vez en casa. Noboatsu, el mayor, 23 años, es un habitual del cuarto de litro que finalizó nada menos que segundo en Suzuka. Por fin el

mediano Takuma, que tiene 21 años, es el único de los tres que no toma parte habitualmente en el Mundial, sin embargo en casa fue soberbio tercero en 500. Tres hermanos en un mismo Gran Premio, es algo digno de un record Guinness, pero los tres en el podio, uno en cada categoría, es absolutamente impensable. ¡La realidad supera la ficción! Seguro que su padre, evidentemente un ex piloto, debe estar muy orgulloso de sus retoños.



Haruchika Aoki, vencedor en Japón.

PADOCK

EN EL SAFARI, LOS PUNTOS PARA DAEWOO

El debut del Daewoo Cielo (Nexia) en el Rallye Safari, puntuable para el Campeonato del Mundo de 2 litros, se saldó con la victoria en esta categoría en la que la dureza del rallye hizo que el coche coreano conducido por Azar Anwar fuera el único superviviente. Aunque no era puntuable para los Grupo A 4x4, los equipos japoneses acudieron a la cita en la que el Celica de Fujimoto logró la cuarta victoria consecutiva para Toyota.

RUMORES INFUNDADOS

No se sabe de dónde salió la noticia pero lo cierto es que Carlos Sainz no correrá la carrera de Helsinki puntuable para el DTM ni con un Alfa ni con ningún otro coche. Lo cierto es que el contrato del piloto madrileño le impide pilotar cualquier otro vehículo que no sea Subaru. Además, Carlos no ha vuelto a tener contactos con Pianta desde que firmaron con Lancia hace tres temporadas.



NO AL PARIS-PEKIN

Citroën y Mitsubishi no tomarán parte en el París-Pekín. La decisión de Citroën es definitiva, ya que su objetivo es la Copa del Mundo para la que no puntúa esta carrera, mientras que la participación de Mitsubishi depende de encontrar un patrocinador.

PADDOCK

DE CASTA...

Siguiendo el ejemplo de sus primos Gelete y Pablo, «Fonsi» González Nieto, sobrino del «12+1», está en el mundo de las motos. Este chaval de 16 años, que el pasado año ya fue Campeón Territorial de minimotos de Madrid, ha dado el salto a categorías superiores. Esta temporada compite en el Criterium 125 y ha impuesto su Honda NSR 125 en la primera carrera del Campeonato de Cataluña, que se celebró en Calafat. Además de sus dotes, ha escogido muy bien el equipo, puesto que el Team TMR que dirige Lluís Juárez fue quién hizo dar los primeros pasos a Checa y Alzamora. Junto a él, Alvaro Molina y Manuel Fajardo toman parte en el Open Ducados.



MOTORISTAS Y POLITICA

Aprovechando su fama, Carlos Checa se presenta en un simbólico decimoquinto, y último, puesto de la lista Convergente de Sant Fruitós del Bagés, su pueblo natal. Checa es más listo que otro piloto levantino que, habiendo logrado dinero para correr en el extranjero gracias a gentes del PP, se presenta como cuarto de lista en la formación de IU en su pueblo. Evidentemente el mencionado piloto, que tenía previsto correr el Campeonato de Thunderbikes, se ha quedado apeado, ya que sus sponsors, del Partido Popular, le han retirado el apoyo económico prometido.

Paul Edmonson domina el Enduro

EL británico Paul Edmonson ha sido, después de un cerrada carrera con Alex Llobet y Josep Rovira, el vencedor de la quinta prueba del Campeonato de España de Enduro, que se ha celebrado en Prats de Lluçanès. Ante un enfervorecido público de más de 4.000 personas, los tres pilotos citados dieron un auténtico espectáculo, disputando los 220 kilómetros de recorrido a tope, lo que ha hecho que la prueba haya tenido una gan igualdad. Rovira se ha impuesto en la primera crono, Edmonson en la segunda, Joan Roma en la tercera, mientras que los dos tramos generales han sido ganados por Llobet. Con esta victoria Edmonson, en la foto con Jordi Tarrés, se consolida al frente de la clasificación absoluta con nueve puntos de ventaja sobre Rovira y 19 sobre Llobet, a la espera de la próxima prueba a celebrar en Tortosa este fin de semana. Después, el campeonato entrará en un paréntesis de seis meses y se reanudará el próximo mes de octubre en Guadalajara, en la última prueba para que es probable que nada esté aún decidido.



ma prueba a celebrar en Tortosa este fin de semana. Después, el campeonato entrará en un paréntesis de seis meses y se reanudará el próximo mes de octubre en Guadalajara, en la última prueba para que es probable que nada esté aún decidido.

Contundente triunfo de Colomer

MARC Colomer ha sido el ganador del Trial Indoor de Andorra. El triunfo del piloto de Montesa ha sido contundente, y el doble vencedor de la Copa del Mundo ha superado en 12 puntos a Amos Bilbao y Jordi Tarrés, segundo y tercer clasificados respectivamente. Colomer, actual líder de los Campeonatos del Mundo y España de Trial ha dominado la prueba de principio a fin,

concluyendo el primer paso por las nueve zonas que la han compuesto con diez puntos de penalización por 18 de Tarrés y 20 de Bilbao. Tras la prueba, Colomer ha manifestado su alegría por la victoria en una prueba con «zonas muy difíciles que exigían mucho a la moto y al piloto. Además, nunca había vencido en Andorra, por lo que aún estoy más satisfecho».

Fermín Vélez, segundo en Atlanta

EN el Gran Premio de Atlanta, perteneciente al Campeonato IMSA, el piloto español Fermín Vélez sólo pudo ser



segundo. Tras haber partido en primera posición de la parrilla de salida, el equipo formado por Vélez y Mauro Baldi, con Ferrari 33 SP, se vieron superados por el piloto británico James Weaver, que con su Ford R&S MK-3, consiguió un total de 52 vueltas, una más que el equipo del piloto español. En el tercer escalón del podio quedó el equipo formado por Wayne Taylor y Gianpiero Moretti, también con Ferrari 333 SP.

Con este excelente resultado, Vélez mantiene intactas sus esperanzas de alzarse con este campeonato.

Motor 16 en McLaren

DURANTE los días 12 y 13 de abril, Mobil One, líder en tecnología de carburantes y aceites lubricantes, patrocinadora de la firma británica McLaren, ha reunido a 16 periodistas del motor de España y Portugal en Londres, para realizar una visita a la factoría de Fórmula 1 de McLaren. Sin duda, era una excelente ocasión para observar de cerca el proceso de construcción de los Fórmula 1. De la fábrica McLaren no salimos en absoluto defraudados, más bien todo lo contrario. Se pudo comprobar «in situ» la alta tecnología de que disponen en cuanto

a materiales y máquinas de ensayo para la realización de los monoplazas. No en vano, McLaren es uno de los constructores de Fórmula 1 más laureados de toda la historia, sus amplias vitrinas también dan buena fe de ello.



PADDOCK

OTRO ALFA EN EL CET

En la próxima carrera del CET, el 28 de mayo en el circuito de Montmeló, habrá un nuevo participante. Miguel Angel de Castro tomará la salida con un Alfa Romeo 155, un coche que será preparado y mantenido por el equipo Elide Racing. Con la entrada de Miguel Angel de Castro, la marca italiana estará representada en el CET por cinco coches.

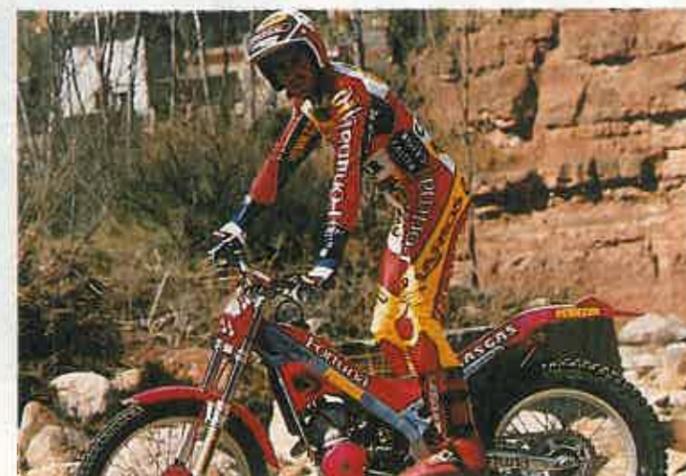
VALBREM DESIGN 94 I 14" 15" 16" DESIGN 93 I 13" 14" 15" **AUTOIMAGEN**

ROAD WHEELS MADE IN ITALY 91-636 15 23

Champion y Larios apuestan por Tarrés

JORDI Tarrés, que esta temporada intenta conquistar su séptimo mundial de trial, cuenta para este empeño, además del patrocinio de Fortuna, con la ayuda de Champion y Larios. El fabricante de bujías equipará la Gas Gas del Campeón del Mundo con sus bujías doble cobre y además pondrá al servicio del equipo su experiencia en el mundo de la competición y su alta tecnología,

con la que también contarán todas las motocicletas de competición de Trial y Enduro de Gas Gas.



VINYES VENCE EN EL CAMPEONATO DE CATALUÑA

El piloto andorrano Joan Vinyes, con el Nissan Primera con el que disputa el CET, se ha impuesto en las dos carreras celebradas en el circuito de Calafat valederas para el Campeonato de Cataluña de Turismos. En segundo lugar quedó, en ambas carreras Xavier Riera, con BMW, que participaba para efectuar pruebas de cara a la Subida a Jaizkibel, segunda prueba puntuable para los Campeonatos de Europa y España de Montaña. Tercero fue Rastrollo con un Citroën ZX.

COPAS CITROËN EN EL CIRCUITO DE CARTAGENA

COMENZAR CON ÉXITO

El sexto circuito permanente de España está ya emplazado en Cartagena. Muy técnico, espectacular y exigente, el nuevo trazado ha inaugurado su andadura dentro de las carreras automovilísticas con las Copas Citroën.

GASOLINA y adrenalina fueron quemadas a la par en un exitoso acontecimiento que no se quisieron perder los más de 15.000 espectadores que llenaron las gradas del nuevo Circuito de Cartagena. Las Copas Citroën AX y ZX, el

Campeonato de España de Históricos, una prueba autonómica y un par de carreras del Campeonato de España de Superkart, configuraban el programa de carreras de la primera cita del Circuito de Cartagena con las carreras de coches.

La Copa ZX 16V era la protagonista del evento. Sus 23 participantes demostraron en la sesión de entrenamientos la igualdad mecánica existente (entre el «poleman», Pablo Irizar, y el último clasificado sólo había 2,5 segundos de diferencia) y

en cuanto se puso el semáforo en verde la salida fue fulgurante. Tanto fue así que ya en la primera curva se formó tal melé que obligó al director de carrera a mostrar la bandera roja y parar la carrera. El incidente dejaba marcada la chapa de un buen número de participantes, aunque el más perjudicado sería Hervás que ya no podría tomar parte en la segunda salida. Encendido de nuevo el semáforo verde era Irizar el que mandaba en la carrera hasta que una ligera pasada de frenada abrió el hueco a Goiburu y a Aysa para situarse delante de él, posiciones que ya se mantendrían hasta pasar la bandera de cuadros.

En la Superfinal AX se imponía Angel Romero en una carrera en la cual, la auténtica emoción, estuvo

curiosamente en los puestos finales, en donde los constantes adelantamientos, «toques» y trompos mantuvieron en vilo al numeroso público.

En la prueba de Históricos se imponían Jorge Serra y su Lotus Elan, mientras que la victoria en la clasificación final de las carreras de Superkarts correspondía a Javier Redondo. Aunque pueda parecer mentira, estos potentes kart de 250 c.c fueron los vehículos más rápidos del fin de semana y mientras que el ZX más rápido, marcó la vuelta rápida en un tiempo de 1:46.490 (117,6 km/h de media), el más rápido de estos «pequeños bólidos» paró el crono en un tiempo de 1:42.716, a una media de 121,9 km/h.

TEXTO Y FOTOS: VÍCTOR M. FERNÁNDEZ

CLASIFICACIONES

SUPERFINAL COPA AX

1. Angel Romero, 27.27.543. 2. Jose. A. Huelva 27.31.953. 3. M. Barrabeig 27.33.184. 4. Luis J. Recuenco 27.35.030. 5. Pedro Elizburu 27.45.014.

SUPERCOPA ZX 16V

1. Iñaki Goiburu 28.48.833. 2. Eduardo de Aysa 28.50.814. 3. Pablo Irizar 29.02.149. 4. Javier Mora 29.03.217. 5. José Mora 29.10.629.

COPA DE ESPAÑA DE HISTÓRICOS

1. J. Serra (Lotus Elan) 22.36.127. 2. V. Saez Merino (Porsche 911) 22.43.902. 3. S. Watson (Mini Cooper) 23.01.688. 4. D. Blanco (Ford Capri) 23.06.774. 5. T. Welsh (Mini Cooper) 23.50.246.

La victoria en la Supercopa ZX fue para Iñaki Goiburu, en una carrera en la que los incidentes de la primera vuelta obligaron a repetir la salida. Muy emocionante fue también la Superfinal AX, con triunfo indiscutible para Angel Romero.

En la carrera de Históricos se imponía con facilidad Jorge Serra, que conseguía adelantar al Porsche 911 de Vicente Saez Merino en las primeras vueltas. A pesar de su tamaño, los Kart de 250 c.c fueron los vehículos más rápidos en la pista.



GRAN PREMIO DE SAN MARINO DE FORMULA 1

Hill lo bordó

Los diferentes errores de Schumacher, Berger y Coulthard favorecieron la labor metódica de Hill que se impuso a todos con autoridad. Alesi logró lo mejor para Ferrari.

DEPORTE



Las pancartas de los «tifosi» manifestaron sus sentimientos más explícitos. Idolatrarón a Senna, amonestaron a Briatore y avergonzaron a la FIA.



Una vez más Schumacher logró hacerse con la primera posición en la salida, que mantuvo hasta el momento de entrar en boxes a cambiar neumáticos y poco después abandonar tras un accidente.

EN este regreso de la Fórmula 1 al viejo continente las expectativas eran múltiples, y gran parte de ellas envueltas en complicadas polémicas judiciales. Por encima de todo se trataba de comprobar el verdadero potencial de tres equipos: Williams, el que posee el monoplace más competitivo; Benetton, que con el mejor piloto no ha logrado todavía el coche del momento y, sobre todo, determinar lo que pasa con los Ferrari que se median con sus riva-

les en su propia casa y con una nueva versión del motor de 12 cilindros y el 412 T2 muy modificado. Todo ello sobre el nuevo trazado del circuito Enzo y Dino Ferrari.

A pocas horas de la carrera y con todos los resultados sobre la mesa, el GP se perfilaba más reñido que nunca por el curioso equilibrio que había entre los tres equipos punteros que se nivelaban por razones técnicas y en el potencial de los pilotos. Si por una parte Michael Schu-

macher había logrado la «pole position» con una ventaja sobre Gerhard Berger de tan sólo ocho milésimas de segundo, a pesar de disponer de la nueva evolución del motor Renault RS 7A, por otra, los Williams habían demostrado una perfecta adaptación al nuevo trazado imponiéndose en las sesiones de entrenamientos libres. A todo esto había que sumar la actuación de los Ferrari que, además de haber logrado tiempos altamente compes- ●●●



Sin lugar a dudas, el Williams Renault FW 17 demostró ser el monoplaza más completo, más competitivo y más equilibrado. Poco faltó para un merecido doblé.

DEPORTE



Eddie Irvine fue uno de los protagonistas de este Gran Premio. A lo largo de los tres días demostró el buen nivel alcanzado por el motor Peugeot y Jordan.

titivos en clasificación durante el «warm up» transcurrido bajo una lluvia torrencial, Alesi había registrado el mejor tiempo al rodar en 1.59.555, seguido de Berger a 2.036 segundos. En resumidas cuentas, los primeros cinco coches de la clasificación estaban en el tiempo comprendido entre 1.27.274 registrado por Schumacher y el 1.27.813 de Alesi; y para colmo, entre Williams y Benetton había una recrudescida tensión debido a que por fallo del Consejo Mundial respecto a lo acontecido en Brasil con la gasolina, Renault había proporcionado a Benetton la primera evolución del motor RS7 por estar Schumacher en la mejor puntuación del campeonato.

A toda esta emocionante situación se sumaban las inclemencias del tiempo, ya que hasta dos horas antes de la salida una lluvia constante caía sobre Imola, con lo cual, si la carrera se iba a disputar sobre mojado, todas las experiencias acumuladas en los entrenamientos iban a servir de poco. Afortunadamente, en el momento de encenderse la luz verde de la salida, la pista estaba en el límite entre seco y mojado, hecho que obligó a todos los pilotos a salir con neumáticos para mojado.

Para no variar, Schumacher se hizo con la primera posición, seguido de Berger, Coulthard, Alesi y Hakkinen. Durante las primeras seis vueltas todo parecía prometer una

lucha sin cuartel, hasta que Berger entró en boxes a cambiar neumáticos, con una pérdida de 26.248 segundos. Tres vueltas más tarde Schumacher también decidió cambiar neumáticos, operación en la que todo se desarrolló correctamente; sin embargo, al coronar la Piratella notó una extraña inestabilidad en el tren posterior, de inmediato perdió el control del monoplaza y tras dar dos trompos se estrelló contra las defensas. Una vez trasladado a la clínica le diagnosticaron un estiramiento muscular en el cuello y nada más. Mientras tanto, Berger rodaba en primera posición con una ventaja sobre Hill de 12 segundos; sin embargo, en el primer repostaje

Aunque en la carrera fue diferente, durante los entrenamientos los Ferrari 412 T2 demostraron tener un potencial suficiente para codearse con Williams y Benetton. En el Gran Premio fueron rápidos y fiables.



de Berger —acontecido en la vuelta 21— se le caló el motor en el preciso momento de arrancar, problema que le hizo perder 46.360 segundos y que le relegó a la cuarta posición con una desventaja sobre Hill de casi un minuto. A la vista de lo acontecido, sin la amenaza de Berger y con Schumacher fuera de combate, Hill vio claro que con pragmatismo y buena letra se podía hacer con la victoria, ya que Coulthard, cuyo quehacer era destacable, acabaría cometiendo algunos errores de juventud. De hecho, mientras mantenía una lucha cerrada con Alesi por la tercera posición, durante la cual ambos cometieron toda clase de bar-

baridades que les podían haber costado un accidente, Coulthard fue parado en la línea de boxes por una penalización de diez segundos, ya que había rodado a más de 80 kilómetros por hora durante la fase de repostaje. Ocurrido esto, Hill vio el primer escalón del podio más cerca que nunca. Con Alesi a sus espaldas a más de 16 segundos y acosado por Coulthard que de nuevo iba a por él, Hill emprendió la mitad restante de la carrera con tenacidad, prudencia y sin confiarse por su privilegiada situación. Paulatinamente fue aumentando su ventaja sobre Alesi, registró el mejor tiempo en la vuelta 42, y en el momento de la

EL CREPUSCULO DEL LEON

AHORA es cierto: Nigel Mansell forma parte de la Fórmula 1 y el GP de San Marino ha sido el escenario de su reaparición oficial. A decir la verdad, los primeros compases de tan esperado acontecimiento han desconcertado por detalles un tanto inconcebibles. Sin recalcar el hecho de que el León se encontró con un asiento que no le permitía conducir, incurrió en varias salidas de pista que él justificó con una sinceridad meridiana: «No tengo que culpar a nadie de lo ocurrido; ha sido sólo culpa mía. A lo largo de las tres sesiones de pruebas y clasificación, me he encontrado varias veces sin saber dónde estaba el embrague ni la leva del cambio. Estoy muy desentrenado y necesito tiempo».

Esta actitud de admirable sinceridad, justifica que el León no haya logrado mejor posición que el octavo lugar en la parrilla de salida a 2.243 segundos de Schumacher que

había logrado la «pole position». Junto a esto, en los entrenamientos del sábado por la mañana, Mansell salió a la pista sin esperar que el aceite del motor se calentara y al rodar a tope de inmediato, se reventó un radiador del lubricante y en consecuencia el motor explotó.

Durante la carrera, Mansell pasó desapercibido al ocupar unas posiciones comprendidas entre la séptima y el décimo lugar. A lo largo de las 63 vueltas del Gran Premio, mantuvo una lucha con Rubens Barrichello sin lograr prevaler, más tarde chocó con Jean Alesi a la entrada de la Variante Alta y en un adelantamiento a Eddie Irvine tuvo un ligero choque que le obligó a cambiar el morro del MP4/10 y en la vuelta siguiente volver a boxes para

controlar la suspensión posterior derecha. En el momento de la llegada, Mansell ocupaba la décima posición a dos vueltas de Damon Hill.



La más grande expectación rodeaba la figura de Mansell en Imola. La prensa de todo el mundo esperaba encontrar en él el gran rival de Schumacher.

llegada su ventaja era de 18.510 segundos. Aunque los factores jugaron a favor de Hill, no se puede olvidar que en la vuelta 21, justo en el momento de negociar la Variante Bassa, el piloto británico hizo un adelantamiento a Berger que pasará a los anales de la F-1 por la deci-

sión de la maniobra y la maestría con que la llevó a cabo. En cuanto a maestría, no se puede decir lo mismo de su compañero de equipo, que fue acusado por Alesi de novato, inexperto e inconsciente por lo atrevido de su comportamiento en la pista.

DEPORTE

Para Benetton este GP no fue sinónimo de suerte. Al margen de lo ocurrido a Schumacher, que le ha costado el liderazgo momentáneo del campeonato, también Johnny Herbert hacía un trompo en plena recta por rodar al principio con neumáticos de seco, error que no le permitió terminar entre los primeros seis. Otro tanto de lo mismo o similar ocurrió en el seno de McLaren. Sin reiterar sobre la ingrata actuación de Mansell, su compañero Hakkinen también cometió el error de tomar la salida con neumáticos «slick», desacierto que se incrementó con la pérdida de 36.906 segundos en el primer repostaje por un problema de desenganche de la manguera de la gasolina.

De gran lástima se puede calificar lo ocurrido a la escudería Jordan Peugeot y a sus pilotos, aunque por primera vez desde el comienzo de la temporada han finalizado un GP. Al contrario que Eddie Irvine, Rubens Barrichello tomó la salida con neumáticos de lluvia, acierto que le permitió ocupar con autoridad la sexta posición, y después del cambio por los de seco volvió a la pista en octava posición y remontó hasta el quinto lugar. A lo largo de ese tiempo mantuvo un pique prolongado con Mansell, sin que éste fuera capaz de adelantarlo y demostrando su valía y el buen nivel del motor Peugeot A11 frente al Mercedes del McLaren. Por el contrario, en la segunda parada en boxes para cambiar de neumáticos, el cambio del Jordan J 195 se quedó sin posibilidad de selección de velocidades.

En el caso de Irvine, tuvo un roce con Mansell que le obligó a entrar en boxes a cambiar neumáticos, y a ocho vueltas del final dio un trompo por un despiste y terminó en octava posición por delante de Panis y Mansell.

También en esta ocasión la polémica se ha ceñido sobre la F1, aunque de forma leve. Entre Alesi y Coulthard se ha planteado un mal entendido, ya que el piloto de Ferrari le culpa de haberle obstaculizado en repetidas ocasiones al intentar adelantamientos, y así haber causado una importante pérdida de segundos; siempre respecto a Coulthard, ocurre que el piloto escocés no se considera culpable del exceso de velocidad en la línea de boxes, debi-



Jean Todt y Asumi Goto discuten los últimos detalles sobre la estrategia a seguir en la carrera en cuanto a motores se refiere.



Schumacher se tuvo que conformar con la pole position. De todos modos, su Benetton Renault B 195 se encontraba entre los Williams y los agresivos Ferrari.

NO PARECE CREIBLE

HA pasado tan sólo un año desde aquél fatídico Gran Premio de San Marino a lo largo de cuya celebración ocurrieron acontecimientos de un dramatismo sin precedentes y que hicieron creer en la brujería a los más ortodoxos. Por lo incon-suetudo de lo acontecido, Motor 16 reproduce de forma cronológica los momentos ingratos de aquella inolvidable carrera.

Ensayos libres del viernes: Rubens Barrichello pierde el control de su Jordan Hart J 195 al negociar la Variante Bassa y se estrella a 224 kilómetros por hora contra la valla de protección.

Sábado, segunda sesión cronometrada:

El piloto austriaco Roland Ratzenberger pierde la vida al estrellarse contra el muro de protección mien-

tras salía de la curva del Tamburello a 288 kilómetros por hora.

Primer día de mayo, día de la carrera: En la salida Pedro Lamy choca contra el coche de Jarvi Lehto. En el impacto se desprende una rueda con parte de la suspensión y cae sobre los espectadores de la tribuna



Así ha quedado la variante del Tamburello, lugar donde Senna perdió la vida. El círculo indica dónde fue el trágico acontecimiento.

hiriendo a ocho personas que se encontraban en ella.

7ª vuelta del Gran Premio: En el momento de negociar la curva del Tamburello, un fallo en la dirección del Williams FW 16 de Ayrton Senna le hace perder el control del monoplaza que termina estrellándose

contra el muro de protección a 308 kilómetros por hora. A las 18.40 de la misma tarde, el corazón de Senna dejaba de latir para siempre.

Vuelta 41 del Gran premio: Después de haber repostado, Michele Alboreto regresa a pista con su Minardi M 194. En el instante de salir de la línea de boxes, la rueda posterior derecha se desprende y termina por herir a tres mecánicos de Ferrari y a un miembro del equipo Lotus.

SAN MARINO EN BREVE



CONTRATO MILLONARIO.

Al parecer la firma Benetton ha decidido rentabilizar de la forma más directa su inversión publicitaria en la Fórmula 1, con una campaña en la que sus prendas y modelos aparecerán junto a los pilotos del equipo Benetton. Evidentemente, Michael Schumacher se llevará la mejor parte con un contrato multimillonario, y su compañero Jonny Herbert ha quedado relegado a las imágenes menos atractivas.

1.500 MILLONES SIN SILLA.

La escudería McLaren logró contratar a Nigel Mansell por la módica cifra de 1.500 millones de pesetas, con donativo de beneficencia incluido; sin embargo, el León británico se encontró que no cabía en el coche, con lo cual, perdió los dos primeros GP a la espera de que se hiciera un chasis a su medida. Pero ahí no termina la cosa. En Imola, Mansell se encontró que tampoco cabía en el asiento que le habían hecho, y hubo que hacerle otro a toda prisa. Parece inconcebible que tras pagar 1.500 millones, no se haya calculado un asiento que alojara su importante trasero.



UN RECUERDO IMBORRABLE.

Con ocasión del GP, Viviane Senna, hermana del piloto desaparecido ha presentado unas gafas de titanio con lentes minerales que forman parte de la Senna Line y su precio se ha fijado en 35.000 pesetas al cambio. Lo

recaudado con las futuras ventas se destinará a los fondos del Instituto Senna, cuya finalidad es la de proteger a los niños brasileños más necesitados y abandonados.

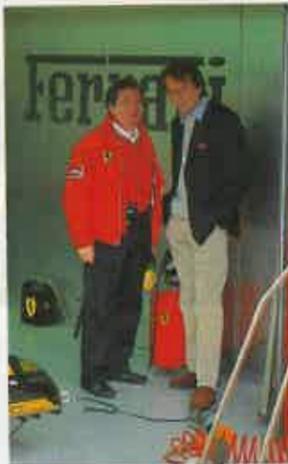
DOS DE UNA VEZ.

A veces se compra un Ferrari, y en otras ocasiones lo roban; sin embargo lo ocurrido a los pilotos de Ferrari no tiene precedentes. En la avanzada tarde del viernes, a Berger y Alesi les robaron respectivamente un Ferrari F 512 M y un F 355 Berlinetta; ambos en el aparcamiento custodiado del hotel Donatello.



NUNCA HABIA OCURRIDO.

Por primera vez desde hace muchos años, el Presidente de la FOCA y de la FIA no han sido invitados por Ferrari a Maranello para la tradicional visita de cortesía, que desde hace 20 años tenía lugar en la víspera del GP. Las duras acusaciones de Luca Cordero di Montezemolo contra Bernie Ecclestone y Max Mosley a raíz del veredicto sobre lo ocurrido con la gasolina ELF en el GP de Brasil, ha fisurado las excelentes relaciones entre el fabricante italiano y la FIA y la FOCA. Al parecer, nadie quiere dar el brazo a torcer.



POR OCHO MILESIMAS.

El honor del Cavallino se salvó en Imola por ocho milésimas de segundo. Gerhard Berger logró la segunda posición en la parrilla con el tiempo de 1.27.282, ocho milésimas de segundo más lento que el registro de Schumacher. La hazaña tuvo lugar en la primera sesión de clasificación, y traducido a términos prácticos, esa diferencia corresponde a 44.87 centímetros. ¿Puede haber una gloria más efímera?

WILLIAMS ACUSA IMOLA.

El magistrado Maurizio Passarini ha requerido en tribunal la presencia de Patrick Head, máximo responsable técnico de Williams para un interrogatorio más sobre lo ocurrido con el eje de dirección seccionado del monopla de Ayrton Senna. Como era de esperar, Head contestó según su parecer; por el contrario, el técnico británico acusó seriamente el estado de la pista, alegando que las alteraciones del asfalto forzaron en sobremedida la dirección del Williams FW 16 hasta causar la rotura del fatídico eje. Además, el abogado de Williams ha pedido al tribunal el levantamiento del embargo del monopla para ser analizado por diferentes técnicos británicos.



POR FIN LA SEGURIDAD.

A raíz de lo ocurrido en la pasada edición del GP de San Marino, el trazado de Imola ha pasado por una cura de renovación enfocada a mejorar la precaria seguridad del circuito. Al respecto, estas son las consideraciones de algunos pilotos:

J. Alesi: «El nuevo trazado es estupendo y muy técnico. La seguridad es total».

M. Schumacher: «Ahora parece otro circuito. Es mucho más seguro».

N. Mansell: «Los cambios han sido acertados. Es un circuito que incita a la competición y ofrece una clase de pilotaje entusiasmante».

D. Hill: «Los cambios han sido radicales. Ahora el piloto se ve obligado a una conducción más estresante».



Barrichello fue uno de los grandes protagonistas del GP tras una lucha cerrada con Nigel Mansell. Demostró que el Jordan Peugeot prevalece sobre el McLaren.

car lo ocurrido a Berger. En su desafortunada parada en la vuelta 22 perdió 46.360 segundos, o sea, 22 más de lo previsto. Si esta diferencia se resta a la diferencia final de la carrera respecto a Hill, se determina que Berger hubiese llegado a meta con unos 22.625 segundos de diferencia, y por lo tanto jamás hubiese optado a la victoria. Respecto a Alesi se puede decir otro tanto de lo mismo, ya que su hastío con Coulthard se resume en estos datos: con la penalización, el piloto de Williams perdió 24.271 segundos. Si a esto se suman los 14 segundos perdidos al cometer el trompo en la vuelta 43 se llega a la conclusión de

que el total de tiempo perdido fue de 38.271 segundos. Si le restamos los 33.380 segundos de diferencia entre Alesi y Coulthard al final de la carrera, se deduce que el escocés hubiese llegado por delante de Berger y Alesi con una ventaja de 4.891 segundos. Todo esto viene a demostrar que los Williams Renault poseen un tremendo potencial en carrera y que su superioridad frente a los Ferrari en Imola se puede cuantificar en el tiempo de 0.29 segundos por vuelta, no digamos en relación a Benetton sin Schumacher o a McLaren.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA.

CLASIFICACIONES

1. M. Schumacher (Benetton-Renault) 1.27.274	28. G. Berger (Ferrari) 1.27.282
6. D. Coulthard (Williams Renault) 1.27.459	5. D. Hill (Williams Renault) 1.27.512
27. J. Alesi (Ferrari) 1.27.813	6. M. Hakkinen (McLaren Mercedes) 1.28.343
15. E. Irvine (Jordan Peugeot) 1.28.516	2. J. Herbert (Benetton Renault) 1.29.350
7. N. Mansell (McLaren Mercedes) 1.29.517	14. R. Barrichello (Jordan Peugeot) 1.29.551
9. G. Morbidelli (Footwork Hart) 1.29.582	26. O. Panis (Ligier Mugen) 1.30.760
4. M. Salo (Tyrrell Yamaha) 1.31.035	30. H. Frentzen (Sauber Ford) 1.31.358
3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.31.630	25. A. Suzuki (Ligier Mugen) 1.31.913
12. J. Verstappen (Simtek Ford) 1.32.156	23. P. Martini (Minardi Ford) 1.32.445
10. T. Inoue (Footwork Ford) 1.32.710	24. L. Badoer (Minardi Ford) 1.33.071
29. K. Wendlinger (Sauber Ford) 1.33.494	16. B. Gachot (Pacific Ford) 1.33.892
11. D. Schiatarrella (Simtek Ford) 1.33.985	17. A. Montemini (Pacific Ford) 1.35.169
22. R. Moreno (Forti Ford) 1.38.083	21. P. Diniz (Forti Ford) 1.38.624

CLASIFICACION FINAL

1. D. Hill (Williams Renault) 1.41.42.552 2. J. Alesi (Ferrari) a 18.510 3. G. Berger (Ferrari) a 43.116 4. D. Coulthard (Williams Renault) a 1 v 5. M. Hakkinen (McLaren Mercedes) a 1 v 6. H. Frentzen (Sauber Ford) a 2 v 7. J. Herbert (Benetton Ford) a 2 v 8. E. Irvine (Jordan Peugeot) a 2 v 9. O. Panis (Ligier Mugen) a 2 v 10. N. Mansell (McLaren Mercedes) a 2 v 11. A. Suzuki (Ligier Mugen) a 3 v 12. P. Martini (Minardi Ford) a 4 v 13. G. Morbidelli (Footwork Hart) a 4 v 14. L. Badoer (Minardi Ford) a 4 v 15. P. Diniz (Forti Ford) a 7 v 16. R. Moreno (Forti Ford) a 7 v

VUELTA RAPIDA: G. Berger (Ferrari) 1.29.568

ABANDONOS

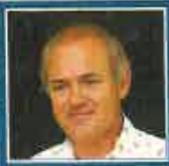
K. Wendlinger (rueda bloqueada), B. Gachot (cambio), D. Schiatarrella (suspensión), R. Barrichello (cambio), U. Katayama (accidente), M. Salo (motor), A. Montemini (bomba del cambio), J. Verstappen (cambio), T. Inoue (trompo), M. Schumacher (accidente)

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. Damon Hill, 20 puntos 2. Michael Schumacher, 14 puntos 3. Jean Alesi, 14 puntos 4. David Coulthard, 9 puntos 5. Gerhard Berger, 9 puntos 7. Mika Hakkinen, 5 puntos 8. J. Herbert, 3 puntos 9. Harald Frentzen, 3 puntos 10. Mark Blundell, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Ferrari, 23 puntos 2. Williams Renault, 23 puntos 3. Benetton Renault, 7 puntos 4. McLaren Mercedes, 6 puntos 5. Sauber Ford, 3 puntos.



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**



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

EN EL PEQUEÑO PUEBLO de Lynchburg, Tennessee, nada parece cambiar, excepto las estaciones del año. La gente pasa las tranquilas tardes de Octubre en el porche de su casa como lo ha hecho siempre. Los temas de conversación son los mismos de siempre. Y en la destilería de Jack Daniel's, seguimos elaborando el whiskey como siempre. Utilizando la fórmula creada por nuestro fundador, una fórmula que siempre ha gustado a nuestros amigos. En cuanto bebas un sorbo, te encantará que lo único que cambie aquí, sea el color de los árboles.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

DAMON HILL VENCE EN SAN MARINO

SEMANAL

Motor 16

9 de mayo 1995 • Núm. 603 • 375 ptas.

A FONDO

Mercedes S 420 Coupé

MERCEDES Y FERRARI

CAPRICHOS MILLONARIOS

Ferrari F355 Spider

LO ULTIMO