

EL COSTE POR KILOMETRO, A SU MEDIDA

Coleccionable
DOSSIER
TURISMOS
4 x 4

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

5 de enero 1993

Núm. 481 • 350 ptas.

Nissan Micra 1.0 LX frente a Rover 111L

DOCE AÑOS LOS SEPARAN



A FONDO
ALFA
ROMEO
155 Q4





Nuestro
deseo
es que
multipliques
por 2
lo mejor
de estas
Fiestas.



La 2 os desea unas Felices..., Felices Fiestas.



Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdura.
Director General:
Javier Pascual del Olmo

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garri, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Mellieray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Oandaza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^a Ormazabal.

Subdirector General: Enrique López Nieto. **Director Gerente Comercial:** José Montalbán. **Director Gerente:** José Luis González. **Directora de Marketing:** María Lizarraga. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Planificación y Control:** Simón Molero. **Director de Producción:** Antonio Toribio Triviño.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha y M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calina Ros. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Blanca Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tlf: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 86 00. Telefax: 406 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 4^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 08. **VALENCIA:** Antigua Reino de Valencia, 58. 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. **ANDALUCÍA:** Sotogrande-Cádiz. Tlf. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González, 34. Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

E S T A S E M A N A



16
Rover
827
Coupé.

PUNTO DE MIRA	4	DEPORTE	90
SU CASO	8	Borja Moratal	
A FONDO	10	Lancia- Repsol	92
Alfa Romeo 155 Q4		A todo gas	96
Rover 827 Coupé	16	FIRMA DE LA CASA	98
FRENTE A FRENTE	22		
Nissan Micra 1.0 LX /			
Rover 111 L			
LOS HOMBRES	30		
Louis Hughes			
ESTUDIO ECONÓMICO	35		
Coste por kilómetro			
DOSSIER	47		
Turismos 4x4			
PRECIOS	61		
MOTOS	88		
PGO			



30
Louis
Hughes,
Presidente
de GM
Europa.



92
Así pudo
ser el
Lancia-
REPSOL.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos

Ahora nos toca a nosotros

Vamos a intentar comenzar bien el año. Todavía nos queda pasar la **Nochevieja** y, si tenemos en cuenta lo acontecido en **Nochebuena**, se hace necesario, de una vez por todas, que demos ejemplo de responsabilidad, aunque sea por una vez y para prepararnos para continuar así durante el año 93. En el último número de **Motor 16** hacíamos referencia al hecho de que «no todo fue malo en el 92», pero dejamos fuera de esas cosas buenas, premeditadamente, el importante descenso de la siniestralidad que, durante ese año, se produjo en las vías urbanas e interurbanas. Atribuir el éxito a la **DGT** sería incompleto, darle el mérito a la **mejoría de las carreteras** también lo sería. Más bien ha sido una labor conjunta la que, por primera vez en muchísimo tiempo, ha logrado cambiar las estadísticas. Pero de poco vale todo lo conseguido, que ha sido mucho a pesar de las críticas que desde los medios de comunicación hemos vertido, si nosotros, los ciudadanos, no ayudamos. Para que las normas tengan contenido, los receptores de las mismas tienen, por fuerza que ayudar a que sean válidas; sean buenas o menos buenas. Se hacen para ser cumplidas y por ello se piensa, al redactarlas, en quienes las tienen que cumplir. Partiendo de esa importante premisa, es necesaria la **voluntad de aceptar la norma** para que sirva para algo. ¿Por qué decimos esto?, sencillamente porque en la mayoría de los casos no existe la **más mínima voluntad de cumplirlas**, y si no a las pruebas me remito.

El día de Nochebuena, en Madrid, por ejemplo, se produjeron más accidentes de tráfico que en todo el año..., los efectos del alcohol hacen estragos. En Nochevieja puede suceder lo mismo, y es nuestra obligación evitar que hechos tan vergonzosos se repitan. **Nuestra, significa de todos.** Son fechas muy señaladas en las que el alcohol tiene un protagonismo indudable. Pues bien, beban y diviértanse, por qué no, pero no conduzcan si lo hacen. De otro modo, ¿para qué sirve todo lo hecho para evitar accidentes? Piensen en el **día después** y no tendrán que lamentarse cuando ya la cosa no tenga remedio y, sobre todo, piensen en los demás. Sería bueno que los resultados obtenidos en el 92 sean aún mejores en el 93. De todos nosotros depende.

Manuel Doménech

PUNTO DE MIRADA

CIZETA AJENA A LA CRISIS

FRENTE a los gravísimos problemas que aquejan a la mayoría de los fabricantes de automóviles **superdeportivos** como Bugatti, Lamborghini, Ferrari o Jaguar, Cizeta, la pequeña industria de **Claudio Zampolli**, sigue adelante sin necesidad de efectuar ajustes de personal.

Su pequeño equipo de fútbol, como Zampolli, cariñosamente, denomina a las once personas que integran el **staff** técnico, continúa su tranquila actividad en las instalaciones de Módena. En la actualidad la sexta unidad del **V16 T** se está construyendo por encargo y será vendida al astronómico precio de 63 millones de pesetas a un anónimo cliente japonés, mientras la cartera de pedidos suma cerca de un centenar de unidades por lo que el trabajo está asegurado para los próximos años. Eso sí, el equipo de Claudio Zampolli, que desde hace tiempo tenía la ilusión de diseñar un nuevo proyecto, ha ralentizado momentáneamente la idea por la elevada inversión que supone su desarrollo.

El **Cizeta**, considerado por muchos como el coche más rápido del mundo, ya que es capaz de superar los 328 kilómetros por hora, está en estos momentos en trámite de **homologación** de la normativa vigente europea.



LAS ÚLTIMAS NOVEDADES DE FORD

MÁS de un millar de empleados de **Ford España** no recordarán las navidades del 92 como las más felices de su vida. La compañía acaba de anunciar la reducción de 1.230 puestos de trabajo dentro del contundente plan de reforma de **Ford Motor**, para

aligerar la plantilla europea en un total de diez mil puestos de trabajo. De los afectados españoles, ochocientos son operarios de las plantas de prensa, carrocería y pintura, doscientos de la planta de motores de **Almusafes**, y doscientos treinta entre técnicos y administrativos.

RECTIFICACIÓN: Esta información es la que, bajo el mismo titular, debería haber aparecido en el número 480 de Motor 16. Rogamos nos disculpen.

ROVER AJUSTA LOS PRECIOS

DESDE el 1 de enero de 1993 los turismos y todo terreno de **Rover son más baratos**. La reducción de precio afecta a toda la gama de **Rover España** y va desde las 80.000 pesetas del 114 S de cinco puertas hasta las 758.000 del Range Rover Vogue manual, pasando por las 205.000 pesetas de rebaja para el 220 GTi, las 280.000

de los 416 y 420 GTi y las 597.000 del Discovery TDi cinco puertas. El ajuste ha sido posible por la desaparición de las **barreras fronterizas** y el ahorro que supone para Rover España la mejora de sus sistemas de distribución. Además, a lo largo de 1993 aparecerá un nuevo **Discovery** de gasolina que montará el motor del Rover 220 coupé.



S I M A F O R O S

Treinta y seis millones de españoles merecen en esta ocasión, al finalizar el año, la mejor de nuestras felicitaciones. Es esperanzador comprobar cómo la formación vial mejora día a día y conductores y peatones son cada vez más conscientes de que la formación, en pro de la seguridad, es necesaria y beneficiosa. Para muchos, el año que termina será recordado por cuanto marca un punto de inflexión en la trágica lista de accidentes. A los **Reyes Magos** les pedimos, por todos los españoles, que sigan trayendo esperanza y sensatez.

Monroe España, y muy en especial su responsable de prensa y relaciones públicas, **Delia Fernández**, han sido premiadas durante el «92 **International Public Relations Meeting**», celebrado recientemente en Louvain, Bélgica. En esta reunión, en la cual estaba representados once países, **Monroe Europa** hizo entrega a nuestra querida Delia del galardón que la acredita como «Public Relations Consultant of the Year 1992», merecido premio para esta mujer que desde hace dos años se encarga de las relaciones públicas de la empresa en España.



◆ **PERKINS EN ESPAÑA**
Perkins, líder mundial en el desarrollo y tecnología de motores diésel, ya tiene importador y distribuidor en España, país en el que los productos de esta multinacional británica tiene una larga tradición. La nueva empresa, Perkins Modipesa está en la Avenida de las Monjas nº 1 en Torrejón de Ardoz, Madrid, y su teléfono es el 91/ 676 60 62.

◆ **SUBEN LOS OPEL**
Comprarse un turismo o un vehículo comercial de General Motors cuesta más desde el 1 de enero de 1993. Los porcentajes de subida para los turismos son: un 2 por ciento para el Corsa, Vectra, Calibra y Frontera; un 2,9 por ciento para el Astra, y un 3 por ciento para el Omega y el Senator. Sin embargo, la subida no afectará a los pedidos formalizados antes del 31 de diciembre de 1992.

◆ **EL CINQUECENTO, COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA**
La Asociación Nacional de la Prensa del Motor ha elegido al Fiat Cinquecento como Coche del Año 1993 en España. Tras el pequeño Fiat, que obtuvo 80 votos, el Renault Safrane, con 55 votos, y el Nissan Micra, con 18 votos, fueron los modelos más votados.

Turín

Giancarlo Perini

UN BUGATTI AL DÍA, POR LO MENOS

Aunque las primeras unidades del superdeportivo Bugatti EB 110 empezaron a entregarse a primeros del mes de diciembre, el trabajo en la factoría de Campogalliano está creciendo a ritmo acelerado, ya que los responsables se han propuesto que para mediados de 1993 salga una unidad diaria de sus líneas de montaje, lo que permitiría totalizar la entrega de 150 unidades a finales del año.

DIMISIÓN EN GENERAL MOTORS ITALIA

Sergio Mia, director administrativo de General Motors en Italia, acaba de presentar su dimisión sin que

hayan dado la más mínima explicación en Italia ni en la casa matriz de General Motors Europa, donde simplemente se han limitado a decir: «No tenemos nada que añadir sobre la situación italiana».

ANIVERSARIO MASERATI

Maserati ha celebrado su aniversario con el ya tradicional lanzamiento de un nuevo producto. El Barchetta Stradale que, más que un nuevo coche, es la versión de calle del Barchetta de competición presentado en 1992, con el que guarda gran similitud a excepción de ligeras modificaciones en la parrilla, en el sistema de alumbrado y en la carga de combustible.

Tokio

Daniel Monteverde

JAPÓN Y CE: ACUERDO AL RALENTÍ

Japón y la Comunidad Europea han decidido continuar las negociaciones en enero, ya que todavía no han llegado a un acuerdo para establecer un nuevo tope a las exportaciones de coches japoneses a la CE para 1993. En las reuniones mantenidas, la postura de la Comunidad Europea fue pesimista en cuanto a las previsiones económicas del próximo año, mientras que para la delegación japonesa lo peor de la recesión europea ha tocado ya fondo. Las firmas niponas han propuesto un tope voluntario de exportaciones a Europa de 1.185.000 automóviles.

UN MAZDA A TODO GAS Mazda ya tiene listo su prototipo impulsado por gas natural. El modelo está basado en el 626 e incorpora cuatro cilindros de gas natural, alojados en un techo alto, especialmente diseñado para este fin. Tiene una capacidad

de 24,8 metros cúbicos y puede recorrer una distancia de 330 kilómetros, que supone, de momento, la mayor autonomía que logra un vehículo con este tipo de propulsión en Japón.

NISSAN EUROPA, FÁBRICA A LA JAPONESA

Los trabajadores de la planta de Nissan en la provincia británica de Suderland están intentando emular a sus colegas japoneses en niveles de productividad y calidad. Vean un ejemplo: la fabricación de un Primera se lleva a cabo en menos de 18 horas y la de un Micra en poco más de 10. Estas cifras superan a las de las plantas de Nissan en Japón, pero son inferiores a las de otros coches similares de fabricantes europeos. Para cumplir estos objetivos, Nissan, entre otros aspectos, ha contratado durante 1992 a 1.600 nuevos trabajadores para la fabricación del Micra, seleccionados entre un total de 30.000 solicitantes.

YA SALIÓ L'ANNÉE AUTOMOBILE

L'Année Automobile, que celebra su cuarenta cumpleaños, es uno de los libros de automovilismo más esperados cada final de año. En esta edición incluye un artículo con el ranking, encabezado por el Citroën DS, de los automóviles más importantes que, según destacados especialistas, han sido los más significativos en estos últimos cuarenta años. Además, hay artículos sobre las industrias americana, japo-



nesa y europea, que se complementan con otros trabajos que dan una completa e interesante visión del mundo de la industria. En cuanto al deporte, temas retrospectivos como los rallyes en los años cincuenta y el análisis de la competición antes y ahora, dan pie al habitual tratamiento intensivo de la Fórmula 1, la competición en Estados Unidos, los Sport, etc... mientras que el Mundial de Rallyes, por querer sacar el libro lo antes posible, termina sin los de España e Inglaterra y sin que Carlos Sainz aparezca como Campeón.

Este libro de casi 300 páginas, profusa y excelentemente ilustrado, cuesta 7.500 pesetas y lo encontrarán en la Librería Collector, Pau Claris, 168, Barcelona, Tel. 93-215 81 15.



PROCESADOR DIGITAL DE SEÑALES KENWOOD

La investigación en el campo del autosonido no cesa, una ardua búsqueda de nuevos sistemas para ofrecer al usuario una mayor oferta y una más variada gama de productos. Kenwood, una de las firmas más destacadas en este campo, presenta el KDS-P100, un interesante procesador digital de señales con un amplio espectro de prestaciones.

Este nuevo aparato es el primer procesador digital de señales integrado con ecualizador de tamaño 1/2 DIN que se ha presentado en el mercado. Permite cinco posiciones de preselección de escucha que no precisan ajuste por parte del usuario. Incorpora, además, ecualizador gráfico digital de siete bandas, seis preselecciones del ecualizador para pop, sonoridad, vocal, ambiente, clásica y respuesta plana. Preselecciones para simulación de ambiente de sala de conciertos, estadio, iglesia, club de jazz y sala de baile. Está preparado también para ofrecer sonido ambiental circundante y corte vocal para adaptarse al funcionamiento tipo «karaoke» (canto del usuario con acompañamiento musical de fondo). Esto se une a cinco pasos adicionales de reverberación y 21 pasos adicionales de retardo para simulaciones de ambiente de sala.

Cambio de la Posición de Escucha

Ecualización digital

Simulación de Sala



El usuario puede obtener distintas ventajas de todas estas especificaciones técnicas. Por ejemplo, el conductor puede cambiar la posición de escucha dependiendo si viaja solo o con pasajeros, haciendo uso de las cinco posiciones con preajuste automático.

También se puede adecuar automáticamente el sonido para resaltar los distintos tipos de música o si por ejemplo estamos escuchando a un vocalista o un grupo u orquesta. El ajuste de sonoridad refuerza de forma automática las gamas de alta y baja frecuencia



cuando escucha programas con un nivel de volumen bajo.

Finalmente, existe la posibilidad de adaptar la escucha a los diferentes tipos de salas de audición. El efecto de simulación de salas de conciertos emplea las ondas directas y reflejadas de distintos ambientes que se encuentran ya preajustadas. Además, el efecto «Karaoke» anula las voces grabadas y mantiene la música de fondo para permitirle introducir la suya propia con el acompañamiento original.



Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacrystalos automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER

COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.
 Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA
 Tel. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16



MENUDA ENCERRONA

HABITUALMENTE aparco en el p arking del Corte Inglés y no suelo tener problemas, salvo algún día que se me ha olvidado el color y el número de la plaza y me he tirado dos horas buscando el coche. Pero la otra tarde pens e que me daba algo cuando tardé exactamente una hora desde que entr e hasta que encontré plaza. Al operario de turno, se le olvidó cortar el paso cuando ya el aparcamiento estaba completo o fue la máquina, que tampoco funcionó cuando, automáticamente, debe calcular el número de tarjetas que ha entregado y las que se han devuelto. El caso es que un buen número de conductores quedamos encerrados dando vueltas en busca de una plaza que no había. Cada persona que salía de los almacenes con unas llaves en la mano era perseguida por una fila de vehículos ansiosos de plaza. Fue horrible y espero que no vuelva a ocurrir; es preferible esperar en la calle y entrar cuando haya un número razonable de sitios.

Rosa Langreo
Madrid

QUIÉN SE EQUIVOCA

INFORMADO por su revista del 1 del 12 del 92 sobre el precio del Suzuki Vitara con techo duro en 1.822.962 pesetas, decidí ponerme en contacto con el Concesionario Oficial en Jerez Sahuca SA. De este concesionario recibí la visita de Antonio Jesús Gil, que

me dio un precio para el mismo modelo de 1.945.000 pesetas. Ante la diferencia de precios, este señor hizo al día siguiente sus comprobaciones, ratific ndome el mismo precio que me diera y diciéndome que seguramente la revista Motor 16 estaba equivocada.  Qu en se equivoca?

Félix Morion
Rota

R.- Suzuki nos confirma que no hay cambios en su lista de precios y el precio facilitado por el fabricante para la versión de techo duro con equipamiento básico (transporte e IVA incluidos) es de 1.822.962 pesetas

Existe la posibilidad de que le estén ofreciendo el Vitara de techo duro con equipamiento superior, llamado Superlujo, que cuesta



1.968.000 pesetas. Puede también que le estén cobrando los gastos de preentrega y matriculación. En cualquier caso, pida que le desglosen el precio y conocer a de dónde sale ese incremento.

SIGNIFICADOS

SIEMPRE he querido saber el significado de algunos nombres de marcas, si es que lo tienen, sin embargo la pereza o el olvido han querido que hasta ahora nunca me haya enterado de a que responden



las iniciales de por ejemplo FIAT, SEAT o RENAULT.

Gregorio Márquez
La Roda

R.- FIAT es la Fabbrica Italiana Automobile Torino, SEAT es la Sociedad Española de Automóviles Turismo. ALFA es la Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Por  ltimo, BMW es Bayerische Motoren Werke AG.



EL INVENTO

HE tenido noticia de un invento que ayuda al desdichado conductor que tenía su coche bien aparcado, a encontrar por medio de un mando a distancia al sinvergüenza que ha dejado su coche en doble fila. Respecto a esto, les diré que hace años que está inventado, o es que, la nota en el parabrisas diciendo el número y piso de la casa donde está el dueño del coche que molesta no es lo mismo. Nunca deberían permitir comercializar un aparato así porque es promover un acto insolidario como es el aparcar en doble fila. Los que pierden el tiempo son los demás.

Enrique Solans
Ronda

COCHE ACUÁTICO

HE inventado un coche que sirve tanto para circular por el asfalto como para navegar por cualquier lago, pantano, o mar (que no tenga muchas olas). Creo que mi modelo supera todo lo visto hasta ahora por su fiabilidad, seguridad y posibilidades frente a cualquier elemento. Me gustaría a través de su revista captar alguien que le interese comercializarlo y construirlo en pequeñas series. El coche marino ya está registrado y patentado pero me falta dinero para llevarlo a cabo.

Adrián López
Alicante

GRAN AUTO 16

Viene a nuestra portada la prueba del Ford Escort RS Cosworth. Dos importantes novedades nos llegan de Italia de la mano de dos grandes constructores: Alfa Romeo y Ferrari. Tampoco faltan el tradicional clásico, en este caso un BMW 327, y la moto más actual, la Yamaha V Max 1200. Todo esto y mucho más en Gran Auto 16. No la deje pasar.



Alfa Romeo 155 Q4

HERENCIA GENÉTICA



La evolución de los productos Alfa Romeo, desde la entrada de la gente de Fiat en la marca, se ha caracterizado por la racionalización de los modelos, de forma que su compra esté más inspirada por la razón que por la pasión. En el 155 Q4 se mezclan en idénticas proporciones la razón y la pasión.

VIRTUDES

Comportamiento seguro
Prestaciones
Equipamiento completo

ALFA ROMEO 155 Q4
PRECIO: 4.200.000 ptas.

Rueda de recambio de emergencia
Maletero justo
Respaldo de los asientos delanteros

DEFECTOS

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

DESPUÉS de conducir las versiones de dos ruedas motrices del Alfa Romeo 155, parece que va a ser difícil encontrar algo que verdaderamente pueda cambiar el carácter aburguesado de este Alfa. Puede ser por esto por lo que la marca se ha guardado un as

en la manga y nos ha sorprendido en los últimos días del año con un coche que se asemeja más a lo que esperábamos del fabricante milanés. En el Q4 los verdaderos alifistas encontrarán rasgos claros de la tradición de la marca.

Los primeros contactos con este

PRUEBA
Motor 16



SUSPENSIÓN AUTOMÁTICA
Esta opción es muy recomendable para atenuar los rigores de la suspensión.

coche (ver Motor 16 Nº 447 y 477) ya anticiparon las buenas cualidades del coche, pero ha sido ahora cuando hemos tenido la oportunidad de someterlo a nuestras pruebas en nuestro terreno, donde el Q4 ha demostrado todo lo que puede dar de sí.

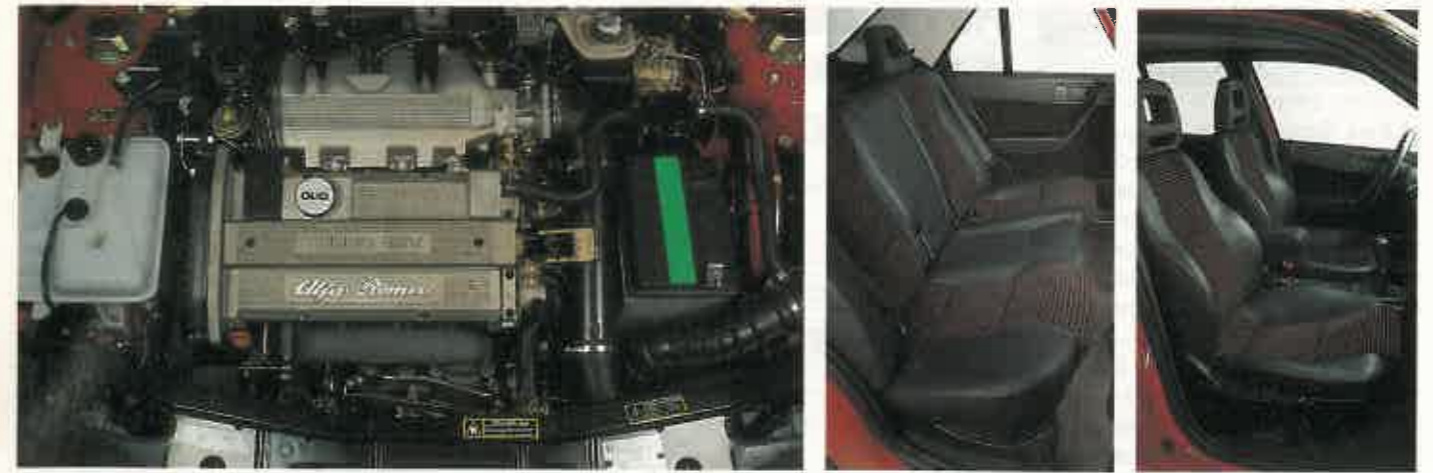
En el plano puramente técnico, el Q4 se presenta como una berlina de apariencia pacífica, pero con una mecánica de primera fila. El motor es un dos litros sobrealimentado que destaca por su facilidad de giro. En este motor no se han cargado las tintas en la respuesta brillante a alto régimen, sino que se ha buscado un compromiso entre la utilización día a día, con el alto rendimiento que se le puede exigir a un coche que ostenta el trébol de cuatro hojas verde en parte posterior. El par máximo se obtiene al modesto régimen de 2.500 revoluciones por minuto. El responsable de que esto sea así es, en gran medida, el nuevo sistema de gestión integral del motor totalmente electrónico, que controla tanto la alimentación como el encendido, sin necesidad de recurrir a ninguna pieza móvil. La culata de cuatro válvulas por cilindro y el turbocompresor Garrett con *intercooler* aportan también su granito de arena.

Este cuatro cilindros tiene dos facetas claramente diferenciadas. Por debajo de las tres mil vueltas se nota un empuje progresivo, suficiente, pero sin más. Por encima, se nota la energía del motor, pero se aprecia una pequeña demora en el soplado del turbo. De las cuatro mil hacia arriba, el Alfa se quita la máscara y empuja sin titubear, como un

pura sangre. Es precisamente entre las cuatro mil y las cinco mil vueltas cuando el motor se encuentra en su momento dulce. Si se quiere apurar, se puede subir hasta la zona roja, allá por las 6.000 vueltas, pero salvo que se practique una conducción muy agresiva, esto no es necesario.

La factura que hay que pagar delante del surtidor es razonable,

siempre y cuando no se apuren las posibilidades del coche. Este motor resulta muy sensible al uso. Así pues, los consumos que ha arrojado el Corveit a velocidad constante son bastante ajustados, pero en cuanto se empieza a mover el cambio y la aguja del cuentavueeltas sube, cifras en torno a los catorce y los



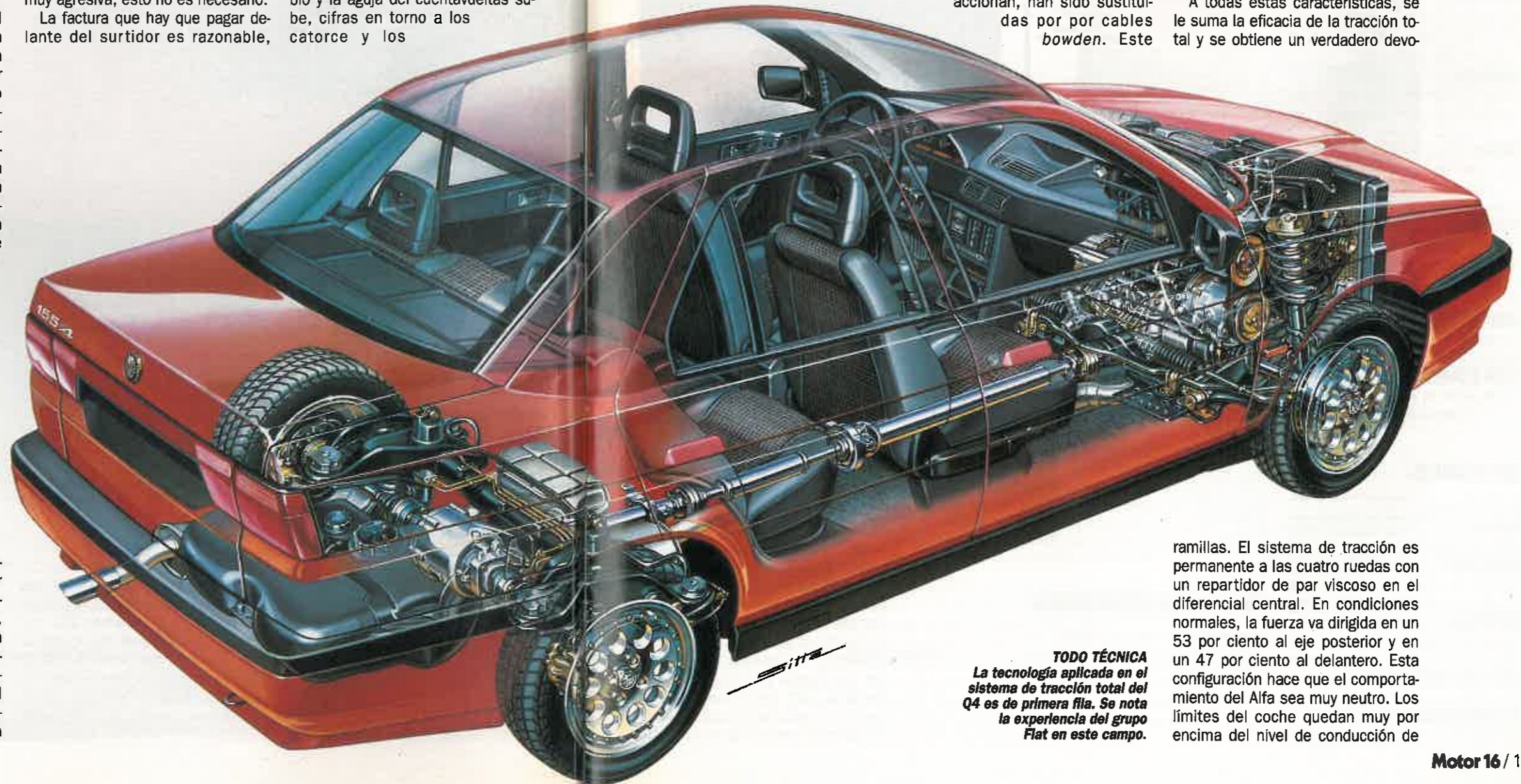
quinze litros son muy frecuentes. Este brillante motor está bien compenetrado con la caja de cambios. Los desarrollos de la misma tienen un buen equilibrio, puesto que no son deportivos, pero tampoco resul-

tan excesivamente largos. La velocidad máxima se alcanza en quinta con suma facilidad. Esta marcha es perfectamente utilizable en cualquier tipo de conducción. Respecto a este mecanismo hay que decir que las tradicionales varillas que lo accionan, han sido sustituidas por cables *bowden*. Este

sistema tiene como gran ventaja que aísla totalmente la palanca de las vibraciones y movimientos del motor. La precisión conseguida es buena y tan sólo es reprochable una cierta lentitud al pasar de segunda a tercera.

A todas estas características, se le suma la eficacia de la tracción total y se obtiene un verdadero devo-

CORTE DEPORTIVO
Los asientos tienen buen aspecto pero tienen mucho apoyo lumbar.



TODO TÉCNICA
La tecnología aplicada en el sistema de tracción total del Q4 es de primera fila. Se nota la experiencia del grupo Fiat en este campo.

ramillas. El sistema de tracción es permanente a las cuatro ruedas con un repartidor de par viscoso en el diferencial central. En condiciones normales, la fuerza va dirigida en un 53 por ciento al eje posterior y en un 47 por ciento al delantero. Esta configuración hace que el comportamiento del Alfa sea muy neutro. Los límites del coche quedan muy por encima del nivel de conducción de

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Árboles contrarrotantes. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 c.c.. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 190 CV(137 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 30,3 mkg (291 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Multipunto Weber Marelli y Turbo Garrett T3. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción permanente a las cuatro ruedas. Diferencial central tipo Ferguson y trasero Torsen. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,0 km/h

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,7 metros

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 284 mm). Traseros: Discos (ø 240 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo Mac Pherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazo tirado con barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/50 ZR 15. Llantas de chapa de 6,0 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.390 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

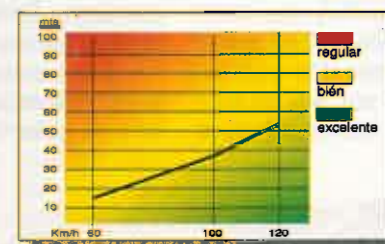
CIUDAD	
A 26,9 km/h de promedio	13,2
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,3
En conducción rápida	14,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	10,5
A 140 km/h de crucero	12,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	470

14/ Motor 16

PRESTACIONES

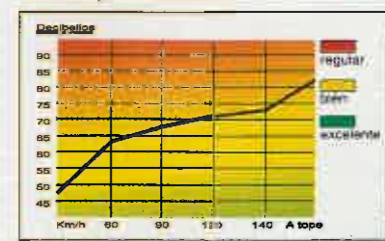
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	223,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,6
1.000 m salida parada	28,3
De 0 a 100 km/h	7,5
Recorriendo (metros)	119
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,9
recorriendo (metros)	167
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,6
recorriendo (metros)	213

FRENOS



A 60 Km/h:	14,0
A 100 Km/h:	37,5
A 120 Km/h:	53,6

SONORIDAD



Al ralentí:	47,2
A 60 Km/h:	63,4
A 90 Km/h:	67,6
A 120 Km/h:	71,1
A 140K m/h:	73,5
A Tope:	83,6

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Alfa Romeo Española, S.A. Carretera Madrid-Burgos N-1, kilómetro 18,700. San Sebastián de los Reyes. 28700 Madrid. Teléfono: (91) 654 40 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de post-venta: 200 puntos de asistencia en toda España.

AGARRE TOTAL
En buenas manos, el Alfa Romeo 155Q4 es una máquina muy eficaz y segura.



la mayoría de los mortales. Intentar explorarlos requiere un circuito o un tramo de carretera cerrado, ya que con el Alfa se puede rodar mucho más deprisa de lo que el sentido común permite.

La brillantez del motor se ve acompañada por una estabilidad que confiere una gran sensación de seguridad. En una conducción normal, este Alfa no hace el más mínimo desmán. La dirección es precisa y muy rápida. En tan sólo tres vueltas de volante se pasa de un lado al otro de la dirección. Los frenos son eficaces, pero tienen un tacto que requiere un cierto periodo de adaptación. Hay que pisar el pedal con firmeza para conseguir que éstos actúen con energía. La resistencia a la fatiga es buena. La unidad de pruebas contaba con el dispositivo

de suspensión inteligente que ofrece la marca como opción. Dispone de dos posiciones: la sport y la automática. En la primera, el tarado de la amortiguación es duro constantemente. En esta posición el comportamiento prima sobre el confort. El coche va como una tabla. En carreteras en buen estado, el confort de marcha es razonable, pero en cuanto el asfalto se riza un poco los secos rebotes hacen de su interior una coctelera. En la posición automática, esto se atenúa un tanto, ya que en recta las sacudidas de la suspensión se suavizan un tanto.

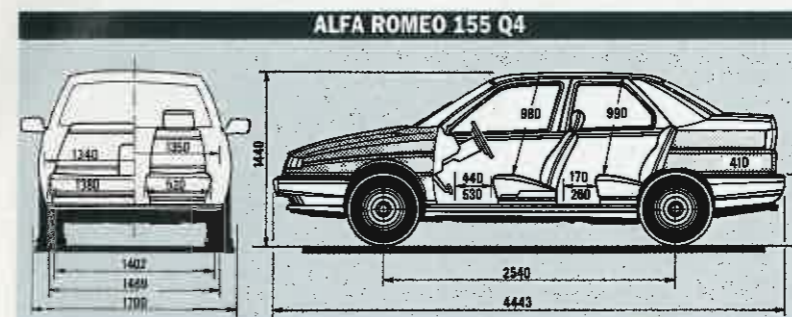
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El climatizador automático es de manejo sencillo y muy eficaz en todo tiempo.
- ▲ La instrumentación es sencilla pero muy completa gracias al panel de control.

EN CONTRA

- ▼ La rueda de repuesto es de las de emergencia y resta mucho espacio al maletero.
- ▼ La regulación en altura del asiento del conductor es muy complicada.



FRENTE A SUS RIVALES

El Alfa Romeo Q4 entra de lleno en el restringido segmento de las berlinas familiares con pretensiones deportivas. En esta línea, el modelo que más se acerca a sus características es su primo el Lancia Dedra Integrale (4.067.000 pesetas). Con éste comparte muchas cualidades. No hay que olvidar tampoco al Subaru Legacy Turbo (3.732.000 ptas). Éste es más tranquilo y presenta una relación entre el precio y el equipamiento superior.

El nuevo Peugeot 405 Turbo, todavía no tiene precio pero está claramente situado en la línea de éstos. Otro que todavía no se comercializa, pero también está en la línea, es el Opel Vectra 4x4 Turbo. Su motor es más utilizable y progresivo.

OPCIONES

Pintura metalizada: 40.000 ptas. Techo eléctrico: 110.000 ptas. Preinstalación de radio: 30.000 ptas. Suspensión inteligente: 160.000 ptas. Elevalunas eléctrico posterior: 30.000 ptas. Asientos delanteros eléctricos y apoyabrazos delantero central: 100.000 ptas. Mando a distancia de apertura de puertas: 16.000 ptas.

En términos generales se puede decir que esta es una opción interesante de cara a la utilización cotidiana.

El confort general del coche dista bastante del resto de la gama. A la ya mencionada dureza de la suspensión se unen unos asientos de corte deportivo con un apoyo lumbar exagerado. Para encontrar la posición adecuada de conducción, es necesario mover y remover los mandos de regulación. Finalmente, gracias a la posibilidad de variar la altura del volante y del asiento, se puede llegar a un buen compromiso.

El resto de los elementos son comunes a la gama. El cuadro es sencillo y de fácil lectura. Las dos esferas del velocímetro y cuentavueeltas son de gran tamaño y además cuen-

MÁXIMA ADHERENCIA
En condiciones de motricidad precaria, el Q4 se comporta con ejemplaridad. El nivel de seguridad en estas condiciones es óptimo.

Victor Picclone
Fotos: José Robledo



PRUEBA

Motor 16

VIRTUDES

Mecánica brillante
Precio
Equipamiento completo

ROVER 827 COUPE
PRECIO: 5.700.000 PTAS.

Embrague poco progresivo
Suspensión blanda
Tacto del pedal de freno

DEFECTOS

CLASE, LUJO Y BUEN PRECIO

Rover 827 Coupé

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

Es un coche único en su segmento. Una muy pequeña porción del mercado donde encontrar rivales de las mismas características ya sea por equipamiento, tamaño y precio es difícil o poco menos que imposible. Tapicería de cuero, climatización automática o *airbag* son de serie. Al nuevo coupé de la Serie 800 no le falta detalle.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: árbol de levas en cabeza por cada bancada, accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.675 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87 milímetros. Carrera: 70 milímetros. Relación de compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 169 CV (124,3 kW) a 5.900 rpm. Par máximo: 22,9 mKg (225 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm.: 9,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm.: 15,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm.: 22,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm.: 30,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm.: 36,9 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida, sensible a la velocidad. Vueltas de volante entre topes: 3,36. Diámetro de giro: 11,4 metros.

FRENOS

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

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/65 VR 15. Llantas de aleación de 6 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.460 kg. Capacidad del depósito de combustible: 68 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 26,8 km/h de promedio	13,0
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,1
En conducción rápida	19,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	11,2
A 140 km/h de crucero	12,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550



TAPICERÍA DE PIEL
Los asientos están tapizados en el famoso y caro cuero Connolly que apenas huele y es muy suave al tacto. El cuerpo no resbala en las curvas.



BUEN ACCESO
Pasar a las plazas posteriores no resulta del todo incómodo a pesar de que sólo se abate el respaldo del asiento. El espacio de atrás es correcto para dos personas.



TODO ELÉCTRICO
Desde el techo solar hasta elevalunas, retrovisores y endurecer la zona lumbar de los asientos se realiza apretando un botón.

La firma inglesa está apostando fuerte por las carrocerías de dos puertas laterales, tipo coupé. De no tener prácticamente ningún modelo de estas características, ya presume de ofrecer dos vehículos, sin duda muy atractivos, en sus gamas principales; uno es el 216/220 y otro, el de la presente prueba. El Rover 800 Coupé se comercializa con cambio manual de cinco velocidades, el que nos ocupa, y es opcional, una caja de cambios automática de cuatro relaciones, lo que supone un incremento de 200.000 pesetas.

La carrocería coupé está basada lógicamente en la berlina y mantiene la misma longitud. Tiene una línea elegante y uno no pasa desapercibido pero tampoco llama mucho la atención por esa clase especial de estos coches de la firma británica; por fuera, sólo el logotipo de la marca aparece en la parte trasera del nuevo coupé. En el interior, viajan muy bien dos personas en las plazas traseras puesto que los asientos son individuales. Si alguno de los dos mide 1,80, la cabeza roza un poco con el techo en posición normal aunque lo mejor es sentarse menos erguido y dejar que el «coco» apoye sobre el reposacabezas; el espacio para las piernas no es malo. Un aspecto a tener en cuenta es que a pesar de que sólo se abate el respaldo de los asientos delanteros, la accesibilidad a las plazas traseras no es tan incómoda como en un principio se podría imaginar. Igualmente destacable la capacidad del maletero, superior a los 500 litros.

Si la carrocería de los nuevos 800 es bastante diferente a la anterior, no se puede decir lo mismo respecto al salpicadero. Suponemos que serán cuestiones de marketing, pero lo cierto es que los cambios introducidos son mínimos. El cuadro de instrumentos es completo sin más, a la derecha van situados los mandos de la climatización automática y de las luces anti-niebla y a la izquierda el del control automático de la velocidad. Debajo de la radio hay un reloj, el reostato de iluminación del cuadro y el warning. Destaca el grosor del volante en la zona central por llevar incorporado el SRS, que no es otra cosa que el sistema de seguridad más conocido como «airbag».

A FONDO



AIRBAG DE SERIE
El volante es tan grueso porque lleva incorporado el sistema de seguridad que Rover denomina SRS y no es otra cosa que una bolsa que impide el contacto del cuerpo con el volante. La utilización de madera en el salpicadero sigue siendo una constante.



LÍNEA ELEGANTE
El frontal de la Serie 800 es mucho más moderno y elegante que el de la gama anterior. La parrilla delantera del coupé es idéntica a la de la berlina. La iluminación es muy buena.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **213,3**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **16,5**

1.000 m salida parada **30,1**

De 0 a 100 km/h **9,0**

Recorriendo (metros) **144**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **18,1**

400 m desde 40 km/h en 5ª **19,6**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **33,2**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **36,5**

De 80 a 120 km/h en 4ª **9,9**

recorriendo (metros) **275**

De 80 a 120 km/h en 5ª **13,4**

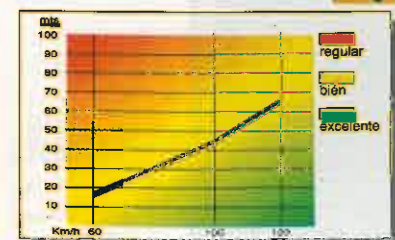
recorriendo (metros) **374**



PARA AUTOPISTAS

A pesar del balanceo de la carrocería en las curvas, la estabilidad es de primer orden. El terreno ideal del Rover Coupé son las buenas carreteras.

FRENOS

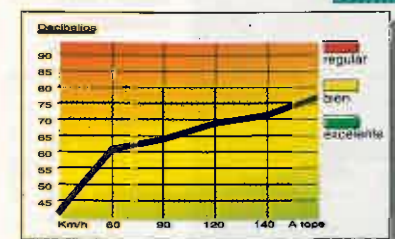


A 60 Km/h: **16,6**

A 100 Km/h: **42,8**

A 120 Km/h: **64,0**

SONORIDAD



Al ralentí: **41,2**

A 60 Km/h: **61,8**

A 90 Km/h: **64,4**

A 120 Km/h: **68,2**

A 140K m/h: **71,4**

A Tope: **78,6**

DATOS DEL COMPRADOR

ROVER

Importador: Rover España, S.A. Apartado de Correos número 14845. Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11.

Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

Red de postventa: 207 puntos de asistencia en toda España.



TECHO DE SERIE

Se abre de forma eléctrica, como el resto de otros detalles lujosos incluidos en el precio. También se observa el sensor de la alarma antirrobo.



MOTOR HONDA

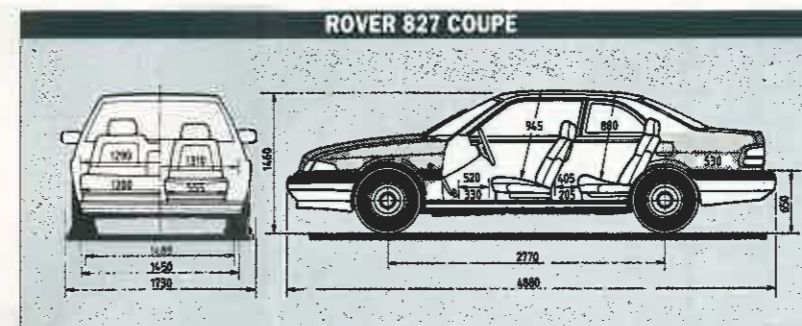
Ya empleado en otros modelos de la misma gama, este grupo propulsor de seis cilindros en V se caracteriza, sobre todo, por su bajo nivel sonoro.

Como en el Rover 800 de cuatro puertas laterales, el empleo de madera es una constante, tanto en las puertas delanteras como en el salpicadero y la consola central. Si encima añadimos la preciosa tapicería de cuero, que es de serie, el aspecto interior no merece la menor crítica. Otros detalles lujosos son las llantas de aleación ligera, el mando a distancia y cierre centralizado de puertas, la alarma antirrobo y se regula de forma eléctrica el techo solar, elevalunas, retrovisores exteriores y asientos delanteros. Dispone de luces de cortesía en las puertas, además de varias en el techo, y la iluminación de cruce no se apaga hasta pasados unos segundos pero sólo si se desconecta después de quitar la llave de contacto.

Encontrar la postura ideal en el nuevo coupé de Rover resulta al principio un tanto laborioso. Debido a las múltiples posibilidades eléctricas de regulación del asiento -hasta endurecer la zona lumbar se realiza apretando un botón- y también del volante, no es fácil ir correctamente sentado; eso sí, una vez encontrada se puede memorizar para evitar la misma operación en caso de que otra persona la cambie. Aunque se vaya cerca del volante, la postura es buena y para los más altos la distancia al techo no es mínima. El espacio para apoyar el pie izquierdo es de los más grandes y cómodos que recordamos -Rolls aparte- y todos los mandos están situados para que la mano del conductor se aparte lo menos posible del volante.

Nada más arrancar, en seguida se aprecia de que se trata de un motor de seis cilindros. Es el motor Honda ya empleado en otras versiones de la gama y que se caracteriza por su notable rendimiento. No especialmente brillante a bajo régimen, es a partir de unas 3.000 revoluciones por minuto cuando se empiezan a notar los casi 170 caballos de potencia y es posible apurar las velocidades hasta 6.500 rpm. El coche supera con facilidad los 210 kilómetros por hora reales -en la unidad de pruebas eran muchos más en el velocímetro- y las aceleraciones y recuperaciones están bien, pero lo que está claro es que el nuevo Rover no es un deportivo sino un coupé de elevadas prestaciones. El consumo no es alto a veloci-

A FONDO



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El mando a distancia lleva dos pulsadores, uno verde para abrir y otro rojo para cerrar las puertas.

▲ La rueda de repuesto es del mismo tamaño que las demás.

EN CONTRA

▼ Las mujeres echarán en falta un espejo de cortesía en el parasol del conductor.

▼ Tampoco lleva un ordenador de a bordo ni un mando para regular la altura del haz luminoso.



MISMA LONGITUD
La carrocería coupé conserva idéntico tamaño que la berlina. A la vista está su atractivo, sobre todo en tres cuartos trasero.

dades estabilizadas como 120 ó 140 kilómetros por hora, si bien si se conduce permanentemente por ciudad o no se tiene «piedad» con el pedal de la derecha en una carretera de montaña, las cifras son superiores a los 13 litros cada cien kilómetros.

Un pequeño defecto es la poca progresividad del embrague -al menos en el coche de pruebas- lo que unido a que el régimen de ralentí es apenas superior a las 500 vueltas,

hacen que el motor se cale por tráfico urbano si no se le coge bien el «tranquillo». Tampoco nos ha gustado el tacto esponjoso del pedal de freno, lo que obliga a pisar con más decisión; el coche frena bien y las distancias de frenado no son nada largas si tenemos en cuenta la tonelada y media que pesa el coche con el conductor a bordo. Y siguiendo con las críticas, si es que son tales, los reglajes de la suspensión están pensados para el mejor con-

fort de los pasajeros. Una opinión unánime después de probar este nuevo coupé por una carretera bacheada. Las irregularidades del firme se transmiten de forma seca a través del volante y por los tarados blandos de muelles y amortiguadores, se aprecia un mayor balanceo de la carrocería. Es decir, conductores que intenten imitar a Carlos Sainz, abstenerse.

El manejo del cambio es muy cómodo y, a pesar del tamaño, el coche se conduce bien por ciudad gracias a la dirección asistida sensible a la velocidad. Aunque son necesarias menos de 3,5 vueltas de volante para girar las ruedas entre extremos y el diámetro de giro es de casi 11,5 metros, el volante se mueve con una facilidad pasmosa en parado y se tiene un buen tacto por au-

topista a velocidades elevadas. Una línea y un interior elegante, un equipamiento completísimo y un precio muy competitivo son los argumentos principales del Rover 827 Coupé. Debe ser el único coche de nuestro mercado que por lo que cuesta incorpora tal cantidad de detalles que suelen ser opcionales en otros modelos. Un coupé con clase para gente con clase. ○

Javier Gutiérrez
Fotos: José Robledo

Nissan Micra 1.0 LX frente al Rover 111 L

PARA TODOS LOS PUBLICOS

Por primera vez un producto japonés es coche del año en Europa. Tendrá muchos rivales dentro de su categoría, pero viene con fuerza y con todas las cartas boca arriba. Después de recoger el más importante galardón, les mostramos a uno de sus contrincantes, el pequeño Rover 111 L. Los dos están fabricados en Inglaterra y tienen la misma filosofía.

INDUDABLEMENTE son dos de los pequeños protagonistas de la vida diaria en las grandes ciudades. En esta ocasión a la última novedad aparecida en nuestro mercado, el Nissan Micra, le acompaña el pequeño de la gama Rover, el 111 L. Dos vehículos preparados para hacer frente a todos los rivales de un segmento, el B, que se ha vuelto cada vez más competitivo y además representa el 30 por ciento de todas las ventas de turismos nuevos.

De similar concepto y filosofía, estos dos vehículos responden perfectamente en el tráfico urbano y en salidas por carretera.

Presentan aspectos simpáticos y ofrecen buenas prestaciones por un desembolso económico contenido.

Por una parte, y mientras el Micra combina un interior espacioso y acogedor con una línea muy atractiva, el Rover 111L ofrece una aceptable habitabilidad y un motor suave de funcionamiento, además de tener cinco caballos más y costar 187.000 pesetas menos que su rival.

Por aquí podríamos empezar, ¿merece la pena pagar esa diferencia teniendo en cuenta que en un modelo de estas características lo que realmente prima es el dinero? La elección no debería resultar nos difícil de tomar. Ahora bien, si lo que queremos es algo fuera de lo normal y totalmente nuevo, el Micra es lo que más se aproxima a ello.



VIRTUDES

Consumo mínimo
Acabado cuidado
Sonoridad reducida

NISSAN MICRA 1.0 LX
PRECIO: 1.302.000 PTAS

Sin opción de aire acondicionado
Maletero pequeño
Distancias de frenado

DEFECTOS

VIRTUDES

Confort de marcha
Consumo ajustado
Respuesta del motor

ROVER 111 L
PRECIO: 1.115.000 PTAS

Dirección sensible
Acabado mejorable
Poca autonomía

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

CARÁCTER ECONÓMICO
Las suspensiones son blanditas, como corresponden a un vehículo principalmente ciudadano. Las ópticas, de diseño oriental, proporcionan buena luz en la noche.



PEQUEÑO EN TODO
Aunque se inclina más en curvas que su rival, también aguanta más. Las ópticas delanteras son un poco más pequeñas, pero también proporcionan una excelente luz nocturna.



Situarse por primera vez a los mandos del Nissan Micra es una gozada para el conductor. Su diseño interior y las líneas suaves de su salpicadero lo hacen muy agradable a la vista. Los asientos delanteros son cómodos, la tapicería es muy suave al tacto y de mejor calidad de lo que suele ser habitual en modelos básicos. En el Rover, el interior presenta un acabado y una calidad buena a simple vista, pero está peor acabado y se ve más plástico que el deseado. El salpicadero tiene formas más cuadradas y la tapicería no es tan alegre como la de su rival, no en vano hace dos años que se remodeló el interior y el tiempo no ha pasado en balde.

La habitabilidad de ambos coches es notoria y en la parte trasera pueden ir dos adultos sin problemas. Mientras el Micra sacrifica un poco de maletero en beneficio de las piernas de los ocupantes traseros, en el Rover sucede lo contrario, y dispone de un maletero más amplio.

EQUIPAMIENTO ESCASO

En cuanto al equipamiento, los dos cuentan con lo imprescindible. No tienen ni cuentarrevoluciones, ni cierre centralizado de puertas, ni ventanillas automáticas y la única diferencia entre los dos modelos es el volante regulable en altura de serie en el Micra y la posible opción de montar aire acondicionado en el Rover por un precio de 243.000 pesetas, todo lo demás es común.

Como es lógico, los dos modelos recurren a mecánicas distintas, el Micra tiene 998 centímetros cúbicos y dispone de una culata de 16 válvulas e inyección electrónica, como viene siendo habitual en muchos modelos japoneses de pequeña cilindrada.

Una vez en marcha es un propulsor de una gran suavidad, que permite rodar en marchas largas por el tráfico urbano con unas recuperaciones realmente buenas.

El motor del Rover es algo más nervioso, cuenta con 1.120 centímetros cúbicos de cilindrada y está alimentado por un carburador de nuevo diseño, la respuesta de esta mecánica es brillante y convence nada más empezar a conducir.

Ahora bien, si a estos pequeños motores se les añade una buena

FRENTE A FRENTE



PEQUEÑO CORAZÓN
No llega a los mil centímetros cúbicos y tiene culata de 16 válvulas, es todo un alarde de economía en las grandes ciudades. Sin duda es el más pequeño 16 válvulas del mercado.



NERVIOSO ROVER
La versión menos potente de la gama Rover es bastante nerviosa. El motor de mezcla pobre denominado K, es primordialmente de carácter ciudadano.



FICHA TECNICA

	MICRA 1.0 LX	ROVER 111 L
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.120
Árbol de levas	2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	inyección electrónica	Carburador
Compresión	9,5 a 1	9,7 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	55 CV (40 kW)/6.000	60 CV (44 kW)/6.000
Par máximo / r.p.m.	8,1 mkg (79 Nm)/4.000	9,2 mkg (90 Nm)/3.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1 ^a /2 ^a /3 ^a	7,2/12,6/18,7	8,1/14,0/20,6
Velocidad a 1.000 rpm 4 ^a /5 ^a	24,1/29,1	25,9/32,0
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	Cremallera.	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,4	3,7
Diámetro de giro (m)	10,1	9,8
FRENOS		
Delante	Discos.	Discos.
Detrás	Tambores.	Tambores.
Antibloqueo	No	No
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente.	Independiente
Trasero	Eje rígido.	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa de 5 J x 13.	Chapa 4,5 J x 13
Neumáticos	155 / 70 R 13.	155 / 65 R 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	775	835
Capacidad depósito combus.	42 L.	35 L.

caja de cambios los dos coches van a ser más fáciles y agradables de conducir. Y es que las palancas de cambios del Micra y del Rover son muy cómodas de manejo. En el Micra, el recorrido entre las distintas marchas es corto y resulta bastante difícil equivocarse al cambiar de marcha. En el Rover, al aprovechar las mismas relaciones de cambio en toda la serie 100 indistintamente, esas relaciones de cambio se quedan un poco largas y es necesario subir de vueltas el motor, sobre todo para pasar de cuarta a quinta velocidad.

EL MICRA, MÁS ECONÓMICO

En el apartado de consumos la diferencia es clara a favor del Nissan Micra. Gasta muy poco en condiciones normales y en ciudad, con los 42 litros de capacidad de su depósito, se pueden realizar cerca de 500 kilómetros sin problemas. Sólo supera los nueve litros en condiciones extremas si pretendemos exprimir al máximo su mecánica. Por lo que respecta al Rover, su gasto de gasolina es superior. Teniendo en cuenta que utiliza carburador y que su depósito de combustible tiene una menor capacidad, su autonomía también se ve reducida en unos 200 kilómetros en ciudad con respecto al Micra. Esto no es del todo alarmante y se encuentra dentro de unos márgenes considerados normales para modelos de su categoría.

Otro de los factores a tener en cuenta es el poco peso con que cuentan estos dos vehículos multiuso, el Nissan pesa 60 kilos menos que el Rover. En salidas a carretera, si el viento sopla, ambos modelos se muestran sensibles, acentuándose más en el Nissan Micra, como es lógico, pero sin llegar a ser peligroso para sus ocupantes.

Las suspensiones de los dos utilitarios son de lo más comfortable, aquí no hay que acentuar ningún carácter deportivo y los tarados blandos se aprecian incluso nada más sentarse dentro de cualquiera de los dos modelos. Sin embargo, en carreteras viradas de montaña no son divertidos de conducir y se echa en falta unos muelles más rígidos si se pretende ir deprisa. El Rover tiene más aplomo debido, en parte, a su suspensión exclusiva Hi-

FRENTE A FRENTE



IMPECABLE EL MICRA
El cuadro de mandos del Micra tiene un diseño original. La terminación es impecable en todos los aspectos. Los asientos tienen un tacto bastante agradable. La habitabilidad en las plazas traseras es correcta para dos adultos, pero resulta estrecha para un número superior.



INTERIORES PARA MEJORAR
De formas más cuadradas, el Rover tiene mucho por aprender de los interiores modernos. El volante es agradable al tacto, pero los mandos de luz y ventilación son complicados de utilizar. Las plazas traseras son un poco justas para las piernas de dos adultos.



MAYOR MALETERO
A simple vista parece pequeño, pero es más grande que el del Nissan. Aunque han pasado años desde su última remodelación, también presume de algo.



DETALLES DE ACABADO
Las fotografías son bastante elocuentes. La calidad de los materiales empleados y su terminación le hacen ser al Micra el mejor en su categoría.



dragas. La versión actual sigue mostrándose muy confortable, sobre todo a velocidades bajas y pisos irregulares.

Las prestaciones son también

muy similares en los dos vehículos, en velocidad máxima el que destaca es el Rover, en parte gracias a sus cinco caballos de más con los que cuenta.

En el Nissan Micra lo que predomina es el silencio de marcha, aún circulando a tope.

Tratándose de dos coches económicos sin pretensiones deportivas,

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	MICRA	ROVER
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	6,3	8,7
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,4	5,6
En conducción rápida	8,7	10,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,0	8,5
A 140 km/h de cruceo	9,1	10,2
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,1	8,7
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	591	406

SONORIDAD

	MICRA	ROVER
Al ralentí:	43,2	46,8
A 60 km/h:	62,1	65,4
A 90 km/h:	64,8	69,2
A 120 km/h:	68,4	72,8
A 140 km/h:	71,8	74,6
A tope	73,2	78,0

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

28/ Motor 16

PRESTACIONES

	MICRA	ROVER
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	147	153
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	19,4	19,4
1.000 m. salida parada (seg.)	36,6	37,0
0-100 km/h (seg.)	15,6	16,0
Metros recorridos	267	284
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,9	20,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,4	21,9
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	38,2	38,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,5	42,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	17,7	18,1
Metros recorridos	484	510
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	21,9	25,8
Metros recorridos	623	728

FRENOS

	MICRA	ROVER
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros		
A 60 km/h:	18,6	15,7
A 100 km/h:	60,1	49,2
A 120 km/h	78,2	73,8

EQUIPAMIENTO

	MICRA	ROVER
Cuentarrevoluciones	NO	NO
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	NO
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	NO	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléct. (izda./dcha.)	NO	NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevalunas eléctricos (D./T.)	NO	NO
Cierre centralizado	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES

Nissan Micra 1.0 16V LX: Pintura metalizada (26.000 ptas). Rover 111 L: Pintura metalizada (18.700 ptas.). Aire acondicionado (243.000).

DATOS DEL COMPRADOR

NISSAN Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7, 08034 Barcelona Red de postventa: 640 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros.

ROVER Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2, 28033 - Madrid. Teléfono: (91) 678 82 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros: 207 puntos de asistencia en toda España.

FRENTE A FRENTE

MECANICA

1º MICRA	El motor es una de las claves del futuro éxito de este modelo. Sorprende por su suavidad de funcionamiento y por su bajo consumo.
2º ROVER	Más nervioso, el Rover se muestra algo lento de respuesta en recuperaciones y gasta más, en parte por estar alimentado por un carburador.

COMPORTAMIENTO

1º MICRA	Es una delicia en ciudad y está muy bien insonorizado. Las suspensiones son blanditas y bastante confortables.
2º ROVER	Noble de comportamiento, no consigue, sin embargo, ser tan neutro como el Micra. La dirección es muy sensible en carretera.

RENDIMIENTO

1º ROVER	Su motor cuenta con cinco caballos más de potencia y aunque las recuperaciones son más lentas, tiene mayor velocidad máxima.
1º MICRA	Tiene un motor más vivo de respuesta, las prestaciones son similares, gasta menos gasolina que el Rover y tiene menos velocidad máxima.

CONFORT

1º MICRA	En este apartado el Nissan supera al Rover, entre otras razones por sus mejores asientos y la distancia de la banqueta, que es alta.
2º ROVER	Resulta menos amplio y confortable, además las suspensiones resultan algo blandas en pisos irregulares o curvas.

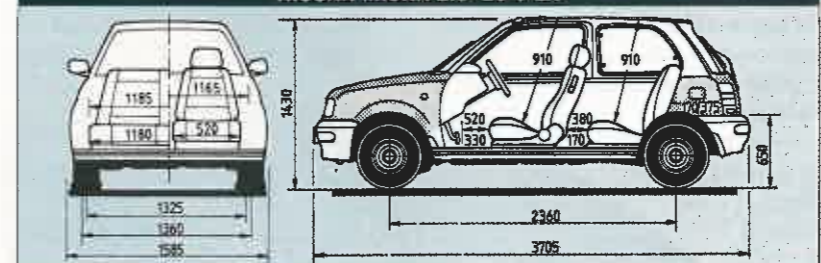
CARROCERIA

1º MICRA	Tiene una línea a la última moda, muy atractiva y alta. Al no tener unos gruesos montantes la visibilidad trasera es muy buena.
2º ROVER	El Rover conserva la estética de su antecesor y se sacrifica espacio interior. Las plazas traseras no tienen mucho sitio para las piernas.

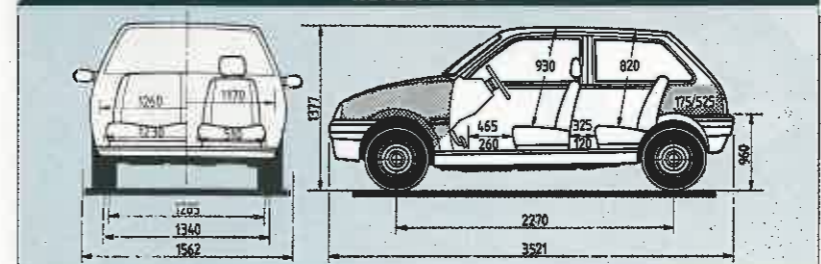
ECONOMIA

1º ROVER	El Rover es 187.000 pesetas más barato con respecto al Micra. Es un argumento considerable en coches de tan pequeña cilindrada.
2º MICRA	El Nissan Micra aparentemente es más caro que los de su categoría. Pero cuenta con infinidad de detalles y elementos mejores.

NISSAN MICRA 1.0 16 V LX



ROVER 111 L



los frenos también van en consonancia con el carácter, y los dos modelos están equipados con el mismo sistema, discos en las ruedas delanteras y tambores en las ruedas traseras.

En los dos coches, la distancia de frenado a 120 kilómetros por hora se alarga considerablemente para el poco peso que arrastran. Además, no cuentan con un siste-

ma antibloqueo de frenos, por lo que tienden a bloquearse las ruedas cuando pisamos a fondo el pedal del freno.

Cuentan con llantas de chapa cubiertas por tapacubos de plástico y montan el mismo ancho de neumático de 155 milímetros, con un perfil ligeramente más bajo en el Rover.

Por último, el comportamiento dinámico del Micra y del Rover puede

calificarse de bueno en general, siempre que no les exijamos demasiado y ni más ni menos que lo preciso para desplazarnos de forma cómoda y confortable: en esto es donde mejor cumplen su labor. Gastarán poco combustible, que, por cierto, llevan gasolina sin plomo y nos ahorraremos sustos innecesarios.

Por el contrario, si pretendemos realizar una conducción más agresiva, la dirección extremadamente sensible del Rover, que es la apropiada para callejear por ciudad, se puede volver delicada a ciertas velocidades por carretera.

En definitiva, los dos están al alcance de muchos bolsillos. El Nissan Micra 1.0 LX aporta una cuidada terminación, un equipamiento dentro de lo que debería ser normal y una moderna carrocería, que ha sido ideada, ante todo, con vistas a



proporcionar una eficaz protección a sus ocupantes. Al carecer de montantes traseros posee una visibilidad excelente. Todas estas características se convierten en auténticas razones de peso. Sin embargo, el precio, algo muy a tener en cuenta en esta categoría, está por encima de la competencia.

El Rover 111L lleva varios años en el mercado y sin duda heredó las mejores cualidades de sus antepasados, el Mini y el Austin Metro, pero también ha experimentado muchas mejoras. Es el que cuesta menos y por sus características y su encantador toque inglés es una opción interesante y muy a tener en cuenta.

Antonio Montañés
Fotos: Ramón Rodríguez

DIFERENTES DISEÑOS
Aunque los dos son tres puertas, hay diferencias notables de estética y capacidad. Las ópticas traseras del Micra son más grandes que las del Rover.



Louis Hughes, Presidente de General Motors Europa

GM HA TRIUNFADO HACE DEMASIADO TIEMPO

Louis Hughes, que fue el «financiero» de Jack Smith antes de alcanzar la presidencia de Opel, se convirtió en presidente de General Motors Europa después de que Bob Eaton se fuera a Chrysler y de que Smith hubiera sido nombrado director general de General Motors Corporation. Hughes es, a los 43 años, uno de los más jóvenes de entre los grandes directivos de Europa.

NO esperaba suceder tan pronto a Eaton, cuya partida le chocó enormemente. Aunque se considera totalmente diferente de él, aplica su misma política, definida en 1985 bajo la autoridad de Jack Smith, entonces en Europa. Formado como ingeniero, Hughes ha llegado a ser financiero por accidente. «No un buen financiero», dice de sí mismo que prefiere que se le considere como un «hombre del automóvil».

¿Cuál es la diferencia entre sus funciones en Opel y las que ahora tiene GM-Europa?

«Totalmente distintas. En Opel, estaba en contacto directo con centenares de personas. En GM-Europa me ocupo de la estrategia y la coordinación, otorgando el máximo de autonomía a nuestras filiales».

¿Cuáles son los principales problemas de GM-Europa?

«Iguales que para todos los fabricantes que tienen que hacer frente a los japoneses, la estructura de los costes, sobre todo en Alemania. La guerra de precios ya ha empezado en muchos países. Así, los franceses, por ejemplo, venden a precios bajos en todas partes excepto en Francia».

También es un país en el que ustedes tienen problemas con la red de distribución.

«Es cierto, sobre todo en Francia, Italia y España, donde debemos mejorar nuestra red comercial tanto cuantitativa como cualitativamente. Esto se debe al hecho de que durante mucho tiempo carecimos de coches pequeños que ofrecer al público. El Corsa llegó muy tarde, a finales de 1982. Además, teníamos una pésima imagen. Ha mejorado con los nuevos productos, pero todavía sigue estando por debajo de lo que nos gustaría».

¿Qué piensan hacer para mejorar su imagen?

«Sólo puede hacerse a través de los productos. Nuestra industria se

basa en el sentido común. Hay que empezar por tener buenos coches y calidad. Luego, una buena red comercial y bajos costes para que los coches resulten accesibles. A continuación, para triunfar en Europa, tenemos que ser más europeos de lo que hemos sido. En principio nos concentramos sobre el mercado alemán y después sobre el británico. Desde hace cinco o seis años nos hemos quitado esa espina. E iremos más lejos todavía con los nuevos productos. Ahora bien, tenga en cuenta que somos los más europeos de todos los fabricantes. No sólo



TODAVIA HAY QUE MEJORAR EN IMAGEN
El Corsa llegó muy tarde y la imagen de Opel era mala. Con el nuevo, esa búsqueda de imagen ha de mejorar.





MUY JOVEN
Ingeniero de profesión y financiero por accidente. Hughes es uno de los directivos más jóvenes.

producimos en Alemania y el Reino Unido; también en Bélgica, España, Austria y Suecia. Y ahora producimos en el Este: en Eissenach (antigua Alemania Oriental), Hungría y Polonia. Nuestros costes, por ejemplo, dependen mucho menos de Alemania que los de Volkswagen».

Ya que ha mencionado a Polonia, ¿a qué se debe que hayan pospuesto su acuerdo con este país? ¿Ha influido la huelga sufrida por Fiat?

«Hemos modificado nuestra postura atendiendo a la evolución de los mercados. De todos modos, no pretendemos instalarnos allí en gran escala. Fiat no tiene nada que ver con el retraso. Pensamos producir en Polonia, y empezaremos con el ensamblaje de los Astra. Pero es que ahora mismo no hay mercado en Polonia para coches nuevos».

Volvamos a sus prioridades.

«Producto y costes. La imagen también forma parte, pero no puede mejorar de la noche a la mañana».

¿A qué se debe que General Motors suela ser tan lento en reaccionar? Ford Europa, por ejemplo, se fundó en 1967.

«Es posible que hagamos las cosas con retraso, pero las hacemos mejor. Ford acusa hoy su exceso de burocracia, con 2.000 personas en Warley cuando nosotros sólo tenemos 200 en Zurich. Ford Europa nos ha servido de ejemplo, pero no he-

Producto y costes son prioritarios para GM-Europa, junto a la mejora de imagen.

mos hecho las cosas como ellos. ¿Por qué no vamos más deprisa? Quizá hemos triunfado hace demasiado tiempo y pagamos el precio de ese éxito. El éxito estropea, y priva del poder de reacción».

¿A qué se debe que directores que triunfan en Europa decepcionen cuando están en Detroit?

«¡Eso no es cierto en el caso de Jack Smith!».

¿Será General Motors número uno en Europa algún día?

«No es ese nuestro objetivo. Por supuesto nos encantaría, pero no puede hacerse un pronóstico serio sobre cuál será nuestra parte del mercado un día. Lo que queremos por encima de todo es tener los clientes más satisfechos de Europa y que GM-Europa sea el grupo más rentable. ¡Volkswagen es el número uno, pero no es el más próspero!».



EISENACH ES FUTURO
Para General Motors Europa, el reto es llegar a fabricar más de 150.000 coches al año en la planta de Eissenach.

Todos dicen que el primer objetivo es tener clientes satisfechos...

«Sí, pero no todo el mundo pone manos a la obra».

¿Qué efecto tendrá lo japonés en Europa?

«Yanase, que vendía Volkswagen en Japón, la ha dejado en beneficio de Opel. Tal elección es significativa. En Europa, los japoneses tendrán el 20 por ciento del mercado en el año dos mil, un 30 por ciento más tarde. El acuerdo CEE-MITI no es brillante pero es lo mejor posible. Por lo menos hay algo claro: si los japoneses deben beneficiarse más que nosotros de una ampliación del mercado, los europeos, por su parte, están protegidos frente a un retroceso de dichos mercados».

Todo el mundo sufrirá con el aumento de las cuotas en Europa.

«Todos los estudios demuestran que los más afectados con ese au-

mento de cuotas serán los franceses y los italianos».

GM también podría ver cómo descienden sus exportaciones.

«Por supuesto podríamos estar entre los perdedores, pero de momento ganamos cuotas de mercado a costa de nuestros competidores europeos y así pensamos seguir. Nuestro problema es perder menos que los demás frente a los japoneses. A propósito, me gustaría contarle la historia del americano y el japonés que se encuentran con un oso en el bosque. El americano se aterroriza. El japonés, más tranquilo, se pone zapatillas de tenis. ¿Para qué? -dice el americano-, el oso correrá mucho más deprisa que tú. Ya lo sé -responde el japonés-, sólo quiero ser más rápido que tú para no ser el primero al que pille. Esta historia resume nuestra filosofía: debemos ser

como ese japonés, más rápidos que nuestros rivales europeos».

Eaton ha dicho que su producción debería crecer en Europa un 20 por ciento de aquí a 1995.

«Nuestro objetivo no ha cambiado. Vamos a producir 150.000 coches al año en Eissenach, que luego serán más y aumentarán nuestra capacidades sin invertir mucho, recurriendo sobre todo a equipos complementarios. Por ahora, no puede saberse hacia dónde van los mercados. Francia no está muy mal. España está saliendo poco a poco de su recesión. Por el contrario, el Reino Unido va mal y Alemania sufre más de lo previsto. Tan sólo será aceptable el ejercicio 1992 si atendemos a la lista de pedidos, pero 1993 podría resultar muy malo si no se invierte la tendencia actual».

General Motors Europa utiliza ya muchos componentes japoneses.

E L H O M B R E

Louis R. Hughes, 43 años de edad. Presidente de General Motors Europa y vicepresidente de General Motors Corporation. Ingeniero y con un master en Harvard en administración de negocios (MBA), empieza a trabajar en el departamento financiero de General Motors de Nueva York. Ascendido a tesorero adjunto de General Motors en 1982, fue nombrado vicepresidente financiero de General Motors Canadá en 1985 y de General Motors Europa en 1987, presidente director general de Opel desde el 1 de abril de 1989 y, finalmente, nombrado presidente de General Motors Europa el pasado 7 de abril de 1992.

«Montamos en los Corsa y Astra los diésel de Isuzu, unos cien mil al año, algunas transmisiones y fabricamos en pequeñas cantidades el camión Rascal, un producto Suzuki».

¿Qué es lo que será diferente en Eissenach?

«Relaciones humanas y sistemas de producción, un nuevo tipo de circulación de los componentes, utilización de nuestras herramientas».

En definitiva, una mayor influencia japonesa...

«Vamos a poner en práctica todos los principios de la lean production. Efectivamente hemos aprendido mucho de los japoneses, sobre todo de Toyota, que ya tenía estos principios desde hace treinta años; mientras que la mayoría de los fabricantes nipones las han adoptado hace quince años. Tendremos en Eissenach unos quince cuadros que habrán trabajado para o con los japoneses. Además, la semana laboral será algo más larga y los salarios un 40 por ciento más bajos que los del Oeste. Éstos deben crecer, pero seguirán bajos».

¿Será Saab el alto de gama de Opel?

«Habrà concomitancias entre sus coches y los de Opel, pero la diferencia de precios entre ambas marcas seguirá siendo acusada».

Se dice de abandonar el Senator, y que Saab ocuparía su segmento.

«No. Habrá un sustituto para el Senator en Opel con un motor V6, madera en el interior, etcétera. Opel conservará su gama completa. Solamente sabemos que Opel no puede competir a cierto nivel de precios».

Opel no puede competir a cierto nivel de precios. Ese será el dominio de Saab dentro de GM.

L A E M P R E S A

General Motors Europa. Ventas en 1991: 1.636.000 vehículos (12,8 por ciento del mercado), de ellos 1.556.000 Opel y Vauxhall (11,6 por ciento del mercado europeo). Los ocho primeros meses de 1992: 12,36 por ciento del mercado, cifra de la que el 11,81 por ciento corresponde a Opel y Vauxhall y el resto a Saab y a las importaciones procedente de América. Cifra de negocios en 1991: 25,03 mil millones de dólares (2,79 billones de pesetas). Beneficios en 1991: 1,7 mil millones de dólares (alrededor de 190 mil millones de pesetas). Efectivos a finales de 1991 (Europa): 128.000 personas.

«Este será el dominio de Saab. Un comprador de Saab nunca tiene un Opel entre sus posibles adquisiciones y un cliente Opel no sueña con un Saab. Intercambiaremos componentes. Opel va a comprar transmisiones a Saab y le venderá motores. Saab ya ensambla el Opel Calibra. Pero un Saab seguirá siendo un Saab, y vende mucho más de la mitad de su producción en Estados Unidos. También triunfa con fuerza en Italia. Queremos introducirla en el mercado alemán».

¿Cómo será el mundo del automóvil dentro de veinte años?

«Los coches serán mucho más limpios y seguros, más compactos, y utilizarán más motores diésel. Consumirán una media de cinco litros cada cien kilómetros».

GM, que ha controlado más del 60 por ciento del mercado americano, no sobrepasa el 35 por ciento de matriculaciones. ¿No le preocupa esto?

«Por supuesto que sí».

Eduard Seidler

¿BUSCA ALGO DE INTERES?

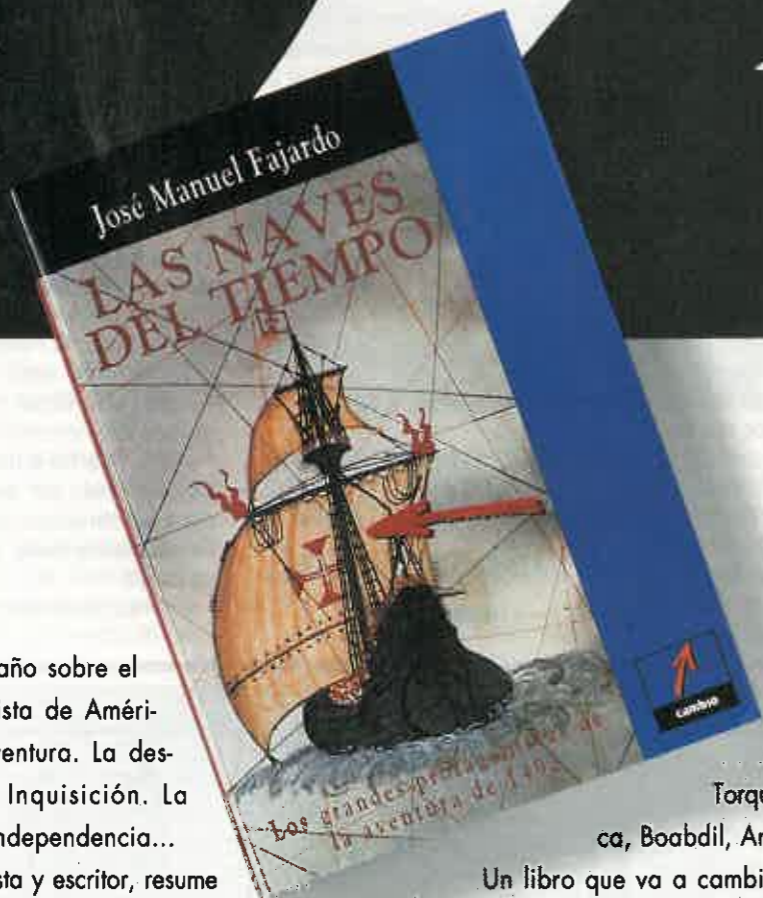
MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

El libro del

**PREMIO DE PERIODISMO
REY DE ESPAÑA**



De 1492. El libro del año sobre el Descubrimiento y la Conquista de América. Sus preliminares. La aventura. La destrucción. El heroísmo. La Inquisición. La defensa. La conversión. La independencia... José Manuel Fajardo, periodista y escritor, resume con amenidad y rigor la epopeya descubridora y sus consecuencias a través de sus principales prota-

gonistas: Colón, Américo Vespucio, Hernán Cortés, Atahualpa, Torquemada, Isabel la Católica, Boabdil, Antonio de Nebrija, etc...

Un libro que va a cambiar tu visión sobre este acontecimiento histórico. Un libro para descubrirse.



Ahora puede adquirirlo también enviando este cupón*. El precio por ejemplar es de 2.550 pts. IVA y gastos de envío incluidos.

Forma de pago:

Giro postal ordinario nº a Información y Revistas S.A. c/Hermanos García Noblejas 41. 28037 Madrid

Ruego me envíen el libro LAS NAVES DEL TIEMPO

D..... Dirección.....

Localidad..... C.P. Provincia.....

*Sólo se atenderán pedidos en territorio nacional.

COSTE POR KILOMETRO

ESTUDIO ECONOMICO

El automóvil es también un bien de consumo susceptible de una explotación económica. Son muchos los profesionales que lo utilizan como herramienta de trabajo, por lo que un estudio económico siempre puede resultar muy interesante.

TRADICIONALMENTE, las primeras fechas del año se aprovechan, entre otras cosas, para establecer los presupuestos y analizar los futuros gastos. Con tal fin, ofrecemos una vez más el estudio económico de explotación de un automóvil, para que nos sirva de guía de gastos o, sencillamente, como orientación de presupuestos.

En esta ocasión, hemos modificado sustancialmente el modo de presentarlo, con la confianza de que sea lo más explícito posible. En todo caso, les ofrecemos un servicio de consulta por medio de fax, que pueden utilizar gratuitamente, con la seguridad de que responderemos tan pronto como nos sea posible.

Ahora, intentaremos explicar cómo hemos realizado este trabajo, para lo cual nos fijaremos en el primer cuadro, correspondiente al Opel Corsa City 1.0.

En el primer bloque ofrecemos los parámetros por los que nos guiamos: su precio de compra, el precio del litro de combustible (en este caso, gasolina super), su consumo (el obtenido por MO-

TOR 16 en sus pruebas), el precio de compra de un neumático y la duración del mismo. Los precios de los seguros, impuestos y garaje.

En esta ocasión, hemos elegido los 20 modelos de más venta en España, incluyendo algunos otros, menos populares, pero muy significativos para los profesionales y por tener un precio más elevado, lo que pone de manifiesto peculiaridades de su explotación. A pie de cada uno de los modelos se mencionan los aspectos más destacables del estudio. Cualquier lector podrá obtener sus propios costes, sencillamente extrapolando los valores de su automóvil y realizando sencillos cálculos. Pormenorizar el coste de cada modelo en cada circunstancia nos llevaría a un farrago de datos imposible de publicar por su extensión.

Tras el primer cuadrante, nos encontramos con los primeros valores. Siempre, en la primera columna se reflejan conceptos, en la segunda el coste de cada concepto, por cada kilómetro recorrido y en la tercera, las pesetas anuales de coste, por cada concepto.

El apartado «Coste de Uso» se reflejan aquellos gastos inseparables de la utilización del coche: combustible, neumáticos... etc. En el apartado «Mantenimiento» se recogen los gastos por cambios de aceite (uno cada 7.500 kilómetros), lavados (uno cada cuatro meses) y un lavado del motor al año.

Es importante destacar el elevado coste de los seguros y los garajes, a menudo más elevado que el gasto de combustible. Esto se pone de manifiesto en los coches que recorren pocos kilómetros al año.

El segundo apartado recoge los gastos financieros.



ESTUDIO ECONOMICO

OPEL CORSA CITY 1.0

Precio final	1.030.000
Precio combustible	99,20
Consumo combustible	7,10%
Precio neumático	4.500
Duración neumáticos	45.000
Seguros	31.000
Impuesto Municipal	6.200
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	12.500	1 Km	1 Año
Combustible		7,04	88.040
Neumáticos		0,40	5.000
Mantenimiento		1,03	12.875
Seguros		2,48	31.000
Impuestos		0,50	6.200
Garaje		0,00	0
TOTAL		11,45	143.115

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	7,83	97.850
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	133.900		
Año considerado	1º		
Depreciación real	139.256	11,14	139.256
TOTAL		18,97	237.106

REPARACIONES

Coste anual	10.300		
Incremento de coste	0	0,00	0
TOTAL		0,00	0

COSTE POR KM

Por uso	11,45	143.115
Por cargas financieras	18,97	237.106
Por reparaciones	0,00	0
TOTAL	30,42	380.221



En el primer año de compra, no hay gastos de reparaciones, ya que todos los cubre la garantía de la marca. Sólo se ha asegurado a terceros y no hay gastos de garaje.

FIAT UNO 45 3P

Precio final	1.143.481
Precio combustible	99,20
Consumo combustible	6,40%
Precio neumático	4.500
Duración neumáticos	45.000
Seguros	76.500
Impuesto Municipal	6.200
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1 Km	1 Año
Combustible		6,35	95.232
Neumáticos		0,40	6.000
Mantenimiento		0,95	14.294
Seguros		5,10	76.500
Impuestos		0,41	6.200
Garaje		0,00	0
TOTAL		13,22	198.226

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	7,24	108.631
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	148.653		
Año considerado	2º		
Depreciación real	153.112	10,21	153.112
TOTAL		17,45	261.743

REPARACIONES

Coste anual	11.435		
Incremento de coste	7.623	0,51	7.623
TOTAL		0,51	7.623

COSTE POR KM

Por uso	13,22	198.226
Por cargas financieras	17,45	261.743
Por reparaciones	0,51	7.623
TOTAL	31,17	467.592



Se ha asegurado a todo riesgo, lo que origina un coste por uso equiparable al gasto de combustible. Se considera en su segundo año de compra, por lo que hay gastos por reparaciones.

ESTUDIO ECONOMICO

SEAT IBIZA FRIEND 1.5 3 P

Precio final	1.180.000
Precio combustible	99,20
Consumo combustible	9,20%
Precio neumático	6.300
Duración neumáticos	45.000
Seguros	31.000
Impuesto Municipal	7.100
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	20.000	1 Km	1 Año
Combustible		9,13	182.528
Neumáticos		0,56	11.200
Mantenimiento		0,74	14.750
Seguros		1,55	31.000
Impuestos		0,36	7.100
Garaje		0,00	0
TOTAL		12,33	246.578

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	5,61	112.100
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	153.400		
Año considerado	1º		
Depreciación real	159.536	7,98	159.536
TOTAL		13,58	271.636

REPARACIONES

Coste anual	11.800		
Incremento de coste	0	0,00	0
TOTAL		0,00	0

COSTE POR KM

Por uso	12,33	246.578
Por cargas financieras	13,58	271.636
Por reparaciones	0,00	0
TOTAL	25,91	518.214



En su primer año, tras la compra, no hay ningún tipo de gasto en reparaciones, por cubrirlos la garantía. Sólo se asegura a terceros y no se considera el gasto relativo al garaje.

FORD FIESTA CHEERS 1.1 CAT

Precio final	1.218.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	6,10%
Precio neumático	4.500
Duración neumáticos	45.000
Seguros	76.500
Impuesto Municipal	6.200
Garaje	120.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	20.000	1 Km	1 Año
Combustible		5,93	118.584
Neumáticos		0,40	8.000
Mantenimiento		0,76	15.225
Seguros		3,83	76.500
Impuestos		0,31	6.200
Garaje		6,00	120.000
TOTAL		17,23	344.509

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	5,79	115.710
Periodo de amortiz.	5 Años		
Pérdida de valor	158.340		
Año considerado	3º		
Depreciación real	161.507	8,08	161.507
TOTAL		13,86	277.217

REPARACIONES

Coste anual	12.180		
Incremento de coste	16.240	0,81	16.240
TOTAL		0,81	16.240

COSTE POR KM

Por uso	17,23	344.509
Por cargas financieras	13,86	277.217
Por reparaciones	0,81	16.240
TOTAL	31,90	637.966



El coste del garaje, de 10.000 pesetas al mes, es el concepto más elevado de todos los gastos de uso. Se considera el tercer año de uso del coche, seguro a todo riesgo y 20.000 kms. anuales.

ESTUDIO ECONOMICO

CITROEN AX 14 TGS 3P

Precio final	1.263.904
Precio combustible	99,20
Consumo combustible	6,80%
Precio l neumático	6.200
Duración neumáticos	45.000
Seguros	31.000
Impuesto Municipal	6.200
Garaje	120.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	12.500	l Km	l Año
Combustible		6,75	84.320
Neumáticos		0,55	6.889
Mantenimiento		1,26	15.799
Seguros		2,48	31.000
Impuestos		0,50	6.200
Garaje		9,60	120.000
TOTAL		21,14	264.208

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	9,61	120.071
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	164.308		
Año considerado	2º		
Depreciación real	169.237	13,64	169.237
TOTAL		23,14	289.308

REPARACIONES

Coste anual	12.639		
Incremento de coste	8.426	0,67	8.426
TOTAL		0,67	8.426

COSTE POR KM

Por uso	21,14	264.208
Por cargas financieras	23,14	289.309
Por reparaciones	0,67	8.426
TOTAL	44,96	561.941



Al recorrer pocos kilómetros anuales, el coste por cada uno de ellos resulta bastante elevado. Sólo se ha asegurado a terceros pero se incluyen los gastos relacionados con el garaje.

PEUGEOT 205 XAD 3P

Precio final	1.302.000
Precio combustible	77,40
Consumo combustible	6,60%
Precio l neumático	6.200
Duración neumáticos	45.000
Seguros	86.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	120.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	30.000	l Km	l Año
Combustible		5,11	153.252
Neumáticos		0,55	16.533
Mantenimiento		,54	16.275
Seguros		2,87	86.000
Impuestos		0,28	8.300
Garaje		4,00	120.000
TOTAL		13,35	400.360

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	4,12	123.690
Periodo de amortiz.	5 Años		
Pérdida de valor	169.260		
Año considerado	3º		
Depreciación real	172.645	5,75	172.645
TOTAL		9,88	296.335

REPARACIONES

Coste anual	13.020		
Incremento de coste	17.360	0,58	17.360
TOTAL		0,58	17.360

COSTE POR KM

Por uso	13,35	400.360
Por cargas financieras	9,88	296.335
Por reparaciones	0,58	17.360
TOTAL	23,80	714.056



Utiliza combustible diésel y realiza 30.000 kilómetros anuales, por lo que el coste por kilómetro es bajo. Se considera asegurado a todo riesgo e incluye los gastos de garaje.

ESTUDIO ECONOMICO

FORD ESCORT CLX 1.4 CAT

Precio final	1.660.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	8,30%
Precio l neumático	6.200
Duración neumáticos	45.000
Seguros	91.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	l Km	l Año
Combustible		8,07	121.014
Neumáticos		0,55	8.267
Mantenimiento		1,38	20.750
Seguros		6,07	91.000
Impuestos		0,55	8.300
Garaje		0,00	0
TOTAL		16,62	249.331

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	10,51	157.700
Periodo de amortiz.	5 Años		
Pérdida de valor	215.800		
Año considerado	1º		
Depreciación real	224.432	14,96	224.432
TOTAL		25,48	382.132

REPARACIONES

Coste anual	16.600		
Incremento de coste	0	0,00	0
TOTAL		0,00	0

COSTE POR KM

Por uso	16,62	249.331
Por cargas financieras	25,48	382.132
Por reparaciones	0,00	0
TOTAL	42,10	631.463



Uno de los casos más desfavorables: pocos kilómetros y en el primer año de uso. Por esta última razón, los gastos de reparaciones no existen, además los cubre la garantía.

RENAULT CLIO RT 1.7 5 P

Precio final	1.665.000
Precio combustible	99,20
Consumo combustible	8,70%
Precio l neumático	6.200
Duración neumáticos	45.000
Seguros	88.000
Impuesto Municipal	7.100
Garaje	120.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	20.000	l Km	l Año
Combustible		8,63	172.608
Neumáticos		0,55	11.022
Mantenimiento		1,04	20.813
Seguros		4,40	88.000
Impuestos		0,36	7.100
Garaje		6,00	120.000
TOTAL		20,98	419.543

COSTE FINANCIERO

Interés	9,50%	7,91	158.175
Periodo de amortiz.	5 Años		
Pérdida de valor	216.450		
Año considerado	1º		
Depreciación real	225.108	11,26	225.108
TOTAL		19,16	383.283

REPARACIONES

Coste anual	16.650		
Incremento de coste	0	0,00	0
TOTAL		0,00	0

COSTE POR KM

Por uso	20,98	419.543
Por cargas financieras	19,16	383.283
Por reparaciones	0,00	0
TOTAL	40,14	802.826



Con seguro a todo riesgo, garaje y en el primer año de funcionamiento, se eleva el coste por kilómetro. En su primer año de uso, los gastos de reparaciones los cubre la garantía.

ESTUDIO ECONOMICO

FORD ORION CLX 1.8 D

Precio final	1.790.000
Precio combustible	77,40
Consumo combustible	6,70%
Precio neumático	6.200
Duración neumáticos	45.000
Seguros	84.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	120.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	30.000	1Km	1 Año
Combustible		5,19	155.574
Neumáticos		0,55	16.533
Mantenimiento		0,75	22.375
Seguros		2,80	84.000
Impuestos		0,28	8.300
Garaje		4,00	120.000
TOTAL		13,56	406.782

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	5,67	170.050
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	232.700		
Año considerado	3º		
Depreciación real	237.354	7,91	237.354
TOTAL		13,58	407.404

REPARACIONES

Coste anual	17.900		
Incremento de coste	23.867	0,80	23.867
TOTAL		0,80	23.867

COSTE POR KM

Por uso	13,56	406.782
Por cargas financieras	13,58	407.404
Por reparaciones	0,80	23.867
TOTAL	27,94	838.053



Ejemplo típico de utilización profesional, con 30.000 kilómetros anuales. Incluye el seguro a todo riesgo y los gastos de garaje. Se trata de un automóvil con combustible diésel.

CITROEN ZX 1.9 D AVANTAGE

Precio final	1.834.890
Precio combustible	77,40
Consumo combustible	5,90%
Precio neumático	6.200
Duración neumáticos	45.000
Seguros	85.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	0

COSTE DE USO

Kilometraje anual	30.000	1Km	1 Año
Combustible		4,57	136.998
Neumáticos		0,55	16.533
Mantenimiento		0,76	22.936
Seguros		2,83	85.000
Impuestos		0,28	8.300
Garaje		0,00	0
TOTAL		8,99	269.767

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	5,81	174.315
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	238.536		
Año considerado	3º		
Depreciación real	243.306	8,11	243.306
TOTAL		13,92	417.621

REPARACIONES

Coste anual	18.349		
Incremento de coste	24.465	0,82	24.465
TOTAL		0,82	24.465

COSTE POR KM

Por uso	8,99	269.767
Por cargas financieras	13,92	417.621
Por reparaciones	0,82	24.465
TOTAL	23,73	711.854



Muy parecido al anterior modelo, pero no se ha incluido el gasto de garaje. También se trata de un vehículo con motor diésel, de largo recorrido anual, en su tercer año de uso.

ESTUDIO ECONOMICO

RENAULT 21 GTS MANAGER

Precio final	1.995.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	8,60 %
Precio neumático	7.400
Duración neumáticos	45.000
Seguros	105.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	120.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1Km	1 Año
Combustible		8,36	125.388
Neumáticos		0,66	9.867
Mantenimiento		1,66	24.938
Seguros		7,00	105.000
Impuestos		0,55	8.300
Garaje		8,00	120.000
TOTAL		26,23	393.492

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	12,64	189.525
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	259.350		
Año considerado	2º		
Depreciación real	267.131	17,81	267.131
TOTAL		30,44	456.656

REPARACIONES

Coste anual	19.950		
Incremento de coste	13.300	0,89	13.300
TOTAL		0,89	13.300

COSTE POR KM

Por uso	26,23	393.492
Por cargas financieras	30,44	456.656
Por reparaciones	0,89	13.300
TOTAL	57,56	863.448



En este caso, se refiere a un coche en su segundo año de uso, con un recorrido anual de 15.000 kilómetros, por lo que el coste de cada kilómetro recorrido resulta más caro.

RENAULT 19 RTI 1.8 CAT

Precio final	2.060.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	9,10 %
Precio neumático	7.400
Duración neumáticos	35.000
Seguros	104.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	120.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1Km	1 Año
Combustible		8,85	132.678
Neumáticos		0,85	12.686
Mantenimiento		1,72	25.750
Seguros		6,93	104.000
Impuestos		0,55	8.300
Garaje		8,00	120.000
TOTAL		26,89	403.414

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	13,05	195.700
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	267.800		
Año considerado	2º		
Depreciación real	275.834	18,39	275.834
TOTAL		31,44	471.534

REPARACIONES

Coste anual	20.600		
Incremento de coste	13.733	0,92	13.733
TOTAL		0,92	13.733

COSTE POR KM

Por uso	26,89	403.414
Por cargas financieras	31,44	471.534
Por reparaciones	0,92	13.733
TOTAL	59,25	888.681



Caso prácticamente igual al anterior, utilizando también combustible sin plomo y en su segundo año de utilización. Se considera el gasto del seguro a todo riesgo y el garaje.

ESTUDIO ECONOMICO

OPEL ASTRA GSI 2.0 3P

Precio final	2.197.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	8,90 %
Precio l neumático	12.500
Duración neumáticos	30.000
Seguros	148.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	145.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	12.500	1Km	1 Año
Combustible		8,65	108.135
Neumáticos		1,67	20.833
Mantenimiento		2,20	27.463
Seguros		11,88	148.500
Impuestos		0,66	8.300
Garaje		11,60	145.000
TOTAL		36,66	458.231

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	16,70	208.715
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	285.610		
Año considerado	3º		
Depreciación real	291.322	23,31	291.322
TOTAL		40,00	500.037

REPARACIONES

Coste anual	21.970		
Incremento de coste	29.293	2,34	29.293
TOTAL		2,34	29.293

COSTE POR KM

Por uso	36,66	458.231
Por cargas financieras	40,00	500.037
Por reparaciones	2,34	29.293
TOTAL	79,00	987.561



Seguro a todo riesgo y garaje son los conceptos más caros de su uso, superior incluso al que supone de combustible. Elevado gasto de neumáticos, por precio y por duración.

OPEL VECTRA 2.0 COMFORT

Precio final	2.333.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	8,50%
Precio l neumático	7.400
Duración neumáticos	30.000
Seguros	106.700
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	145.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	20.000	1Km	1 Año
Combustible		8,26	165.240
Neumáticos		0,99	19.733
Mantenimiento		1,46	29.163
Seguros		5,34	106.700
Impuestos		0,42	8.300
Garaje		7,25	145.000
TOTAL		23,71	474.136

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	11,08	221.635
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	303.290		
Año considerado	2º		
Depreciación real	312.389	15,62	312.389
TOTAL		26,70	534.024

REPARACIONES

Coste anual	23.330		
Incremento de coste	15.553	0,78	15.553
TOTAL		0,78	15.553

COSTE POR KM

Por uso	23,71	474.136
Por cargas financieras	26,70	534.024
Por reparaciones	0,78	15.553
TOTAL	51,19	1.023.713



Compárese con el Astra. Con un precio superior y menor consumo, bajan los costes por kilómetro por el recorrido anual superior y también es menor el coste de las reparaciones.

ESTUDIO ECONOMICO

VOLKSWAGEN GOLF GTi 3p

Precio final	2.374.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	8,60 %
Precio l neumático	12.500
Duración neumáticos	30.000
Seguros	147.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	145.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1Km	1 Año
Combustible		8,36	125.388
Neumáticos		1,67	25.000
Mantenimiento		1,98	29.675
Seguros		9,90	147.000
Impuestos		0,65	8.300
Garaje		9,67	145.000
TOTAL		32,02	480.363

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	15,04	225.530
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	308.620		
Año considerado	1º		
Depreciación real	320.965	21,40	320.965
TOTAL		36,43	546.495

REPARACIONES

Coste anual	23.740		
Incremento de coste	0	0,00	0
TOTAL		0,00	0

COSTE POR KM

Por uso	32,02	480.363
Por cargas financieras	36,43	546.495
Por reparaciones	0,00	0
TOTAL	68,46	1.026.858



Al igual que el Astra GSI, se encarece por el coste del seguro y por los neumáticos. El coste por kilómetro es inferior por el número de kilómetros recorridos anualmente.

SEAT TOLEDO 2.0i GLX

Precio final	2.481.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	9,30 %
Precio l neumático	7.400
Duración neumáticos	35.000
Seguros	115.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	145.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1Km	1 Año
Combustible		9,04	135.594
Neumáticos		0,85	12.686
Mantenimiento		2,07	31.013
Seguros		7,69	115.400
Impuestos		0,55	8.300
Garaje		9,67	145.000
TOTAL		29,87	447.992

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	15,71	235.695
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	322.530		
Año considerado	2º		
Depreciación real	332.206	22,15	332.206
TOTAL		37,86	567.901

REPARACIONES

Coste anual	24.810		
Incremento de coste	16.540	1,10	16.540
TOTAL		1,10	16.540

COSTE POR KM

Por uso	29,87	447.992
Por cargas financieras	37,86	567.901
Por reparaciones	1,10	16.540
TOTAL	68,83	1.032.433



Se considera en su segundo año de uso y con un recorrido anual de 15.000 kilómetros, por lo que los gastos financieros son superiores a los de utilización.

ESTUDIO ECONOMICO

PEUGEOT 405 GRD

Precio final	2.684.000
Precio combustible	77,40
Consumo combustible	7,20 %
Precio neumático	7.400
Duración neumáticos	40.000
Seguros	126.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	145.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	15.000	1Km	1 Año
Combustible		5,57	83.592
Neumáticos		0,74	11.100
Mantenimiento		2,24	33.550
Seguros		8,40	126.000
Impuestos		0,55	8.300
Garaje		9,67	145.000
TOTAL		27,17	407.542

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	17,00	254.980
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	348.920		
Año considerado	3º		
Depreciación real	355.898	23,73	355.898
TOTAL		40,73	610.878

REPARACIONES

Coste anual	26.840		
Incremento de coste	35.787	2,39	35.787
TOTAL		2,39	35.787

COSTE POR KM

Por uso	27,17	407.542
Por cargas financieras	40,73	610.878
Por reparaciones	2,39	35.787
TOTAL	70,28	1.054.207



Utiliza combustible diésel. El recorrido anual es de 15.000 kilómetros y se considera su tercer año de uso. Incluye el seguro a todo riesgo y los gastos relacionados con el garaje.

AUDI 100 2.3 E

Precio final	3.250.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	10,50 %
Precio neumático	7.400
Duración neumáticos	40.000
Seguros	224.000
Impuesto Municipal	8.300
Garaje	145.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	25.000	1Km	1 Año
Combustible		10,21	255.150
Neumáticos		0,74	18.500
Mantenimiento		1,63	40.625
Seguros		8,96	224.000
Impuestos		0,33	8.300
Garaje		5,80	145.000
TOTAL		27,66	691.575

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	12,35	308.750
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	422.500		
Año considerado	2º		
Depreciación real	435.175	17,41	435.175
TOTAL		29,76	743.925

REPARACIONES

Coste anual	32.500		
Incremento de coste	21.667	0,87	21.667
TOTAL		0,87	21.667

COSTE POR KM

Por uso	27,66	691.575
Por cargas financieras	29,76	743.925
Por reparaciones	0,87	21.667
TOTAL	58,29	1.457.167



Utiliza gasolina sin plomo con un consumo de 10,5 litros/100 kilómetros. Seguro a todo riesgo y en su segundo año de utilización. El seguro a todo riesgo es de 224.000 pesetas.

ESTUDIO ECONOMICO

BMW 320I COUPE

Precio final	3.752.000
Precio combustible	97,20
Consumo combustible	10,50 %
Precio neumático	11.600
Duración neumáticos	40.000
Seguros	187.000
Impuesto Municipal	12.500
Garaje	145.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	30.000	1Km	1 Año
Combustible		10,21	306.180
Neumáticos		1,16	34.800
Mantenimiento		1,56	46.900
Seguros		6,25	187.600
Impuestos		0,42	12.500
Garaje		4,83	145.000
TOTAL		24,43	732.000

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	11,88	356.440
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	487.760		
Año considerado	2º		
Depreciación real	502.393	16,75	502.393
TOTAL		28,63	858.833

REPARACIONES

Coste anual	37.520		
Incremento de coste	25.013	0,83	25.013
TOTAL		0,83	25.013

COSTE POR KM

Por uso	24,43	732.980
Por cargas financieras	28,63	858.833
Por reparaciones	0,83	25.013
TOTAL	53,89	1.616.826



La parte presupuestaria más importante es la del tema financiero, con más de medio millón de pesetas anuales por amortización y 356.440, exactamente, por intereses.

MERCEDES 300 D

Precio final	5.310.000
Precio combustible	77,40
Consumo combustible	8,60 %
Precio neumático	11.600
Duración neumáticos	40.000
Seguros	311.000
Impuesto Municipal	12.500
Garaje	145.000

COSTE DE USO

Kilometraje anual	30.000	1Km	1 Año
Combustible		6,66	199.692
Neumáticos		1,16	34.800
Mantenimiento		2,21	66.375
Seguros		10,37	311.000
Impuestos		0,42	12.500
Garaje		4,83	145.000
TOTAL		25,65	769.367

COSTE FINANCIERO

Interés	9,5%	16,82	504.450
Periodo de amortiz.	5 años		
Pérdida de valor	690.300		
Año considerado	3º		
Depreciación real	704.106	23,47	704.106
TOTAL		40,29	1.208.556

REPARACIONES

Coste anual	53.100		
Incremento de coste	70.800	2,36	70.800
TOTAL		2,36	70.800

COSTE POR KM

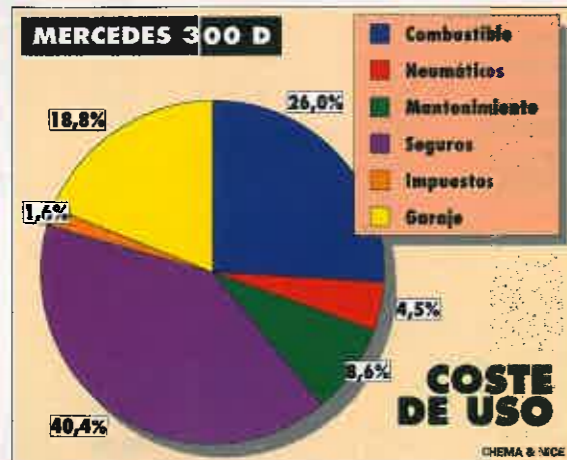
Por uso	25,65	769.367
Por cargas financieras	40,29	1.208.556
Por reparaciones	2,36	70.800
TOTAL	68,29	2.048.723



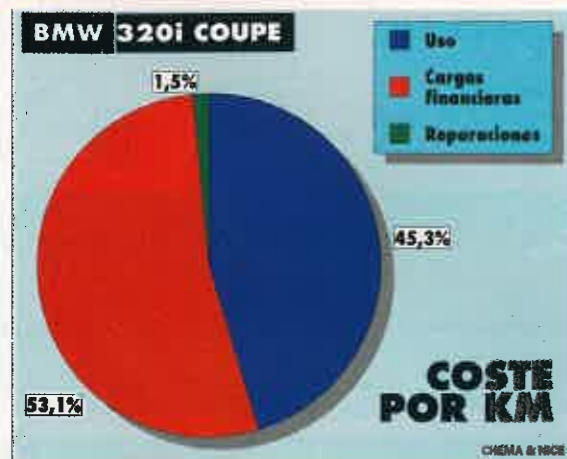
Al utilizar combustible diésel, los gastos por carburante son inferiores a los del seguro y ligeramente superiores a los de garaje. Elevados costes financieros por el alto precio de compra.



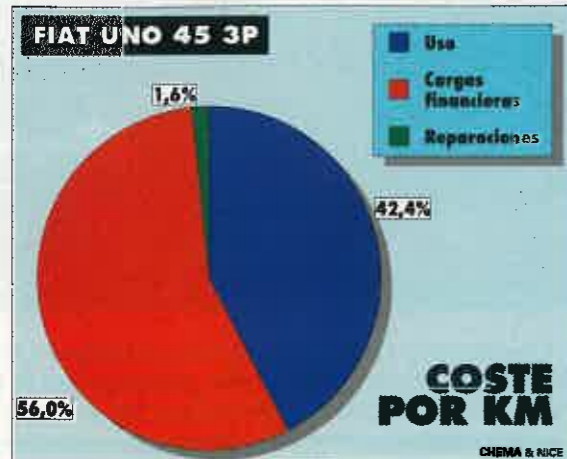
LA GASOLINA ES LA CLAVE
 Para una utilización casi familiar, sin seguro a todo riesgo ni garaje, el gasto por combustible supera el 60 por ciento del coste total de cada kilómetro rodado.



LOS PRECIOS DE LOS SEGUROS
 En un coche de precio alto, los gastos en seguros y garaje son, aproximadamente, de un tercio del total. Este aspecto es más trascendente que el del precio del combustible.



EL VALOR DEL DINERO
 En este gráfico se puede apreciar que los gastos financieros, producidos por la depreciación y los intereses del capital invertido, son superiores a los gastos derivados del uso.



TAMBIÉN LOS PEQUEÑOS CUESTAN
 Incluso en los coches de precio relativamente modesto, los gastos financieros son demoledores. Este es un aspecto que no pueden olvidar quienes utilizan el coche como herramienta de trabajo.

Hay dos conceptos a considerar. Por un lado, el interés y por otro, la depreciación. Hay que tener presente que el coche es un bien de equipo. Para comprarlo, hemos gastado un dinero que, en otras circunstancias, nos rendiría unos beneficios. Quienes ponen el coche al servicio de una empresa deben tener presente este gasto. Si hemos pagado tres millones de pesetas en la compra de un coche, dejamos de percibir los intereses de este dinero en una cuenta de ahorro. Hemos puesto un interés del 9,5 por ciento, como exponente del interés habitual para estas cantidades de dinero.

En cuanto a la depreciación, es otro concepto financiero que refleja la pérdida de valor de nuestro coche. Hay una primera depreciación teórica (139.256 ptas. en el caso del Corsa), que se incrementa ligeramente en función del año considerado (en el caso del Corsa, es el primero) y de los kilómetros recorridos. Interés y depreciación suman el conjunto de costes financieros (237.106 ptas. del Corsa) en un año, que divididos por el recorrido de 12.500 kilómetros, dan un coste de 18,97 pesetas por cada kilómetro recorrido.

Finalmente, el tercer bloque lo constituyen los gastos por reparaciones. Se engloban los gastos por reposición de elementos de desgaste (como amortiguadores, pastillas de frenos... etc) más un pequeño porcentaje sobre el coste, que varía entre el uno y el tres por ciento, en función de la antigüedad. Nótese que en el primer año de uso, el coste es cero, ya que se supone que la garantía cubre estas reparaciones.

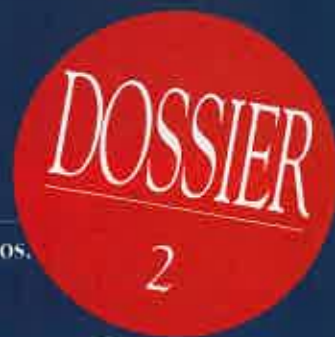
En el último apartado no se hace sino sumar los tres grupos, para llegar al coste final. Para un usuario particular, que considera la compra del coche a fondo perdido, sólo debe tener en cuenta el primer y tercer sumandos; en el mismo caso estarán los que utilizan un coche comprado por la empresa. ○

FAX AL SERVICIO DE LOS LECTORES

Si tiene cualquier duda o desea ampliar esta información, envíenos una carta al número de fax (91) 407 24 22. Le contestaremos por el mismo medio a la mayor brevedad posible.

TURISMOS 4x4

De 1.199.000 a 11.187.000 Pesetas • Utilitarios, berlinas, familiares y deportivos.



Eficacia total



La introducción de la tracción total en los turismos es un fenómeno relativamente nuevo y que dista bastante de ser popular. Las ventajas de dichos mecanismos son evidentes, pero su complejidad mecánica y, sobre todo, su precio, hacen que hoy por hoy sean minoría.

ESPaña, dado el tipo de clima que afecta a la gran parte del país, no es un mercado propicio para los coches de tracción a las cuatro ruedas, ya que las ventajas que aportan dichos sistemas, seguridad y eficacia, no llegan a compensar sus inconvenientes, peso, consumo, precio y complejidad mecánica. Salvo para aquellos que se ven obligados a transitar por zonas donde el riesgo de nieves, hielos o pavimentos

QUE COCHES APARECEN EN EL DOSSIER

EN esta ocasión, los coches que aparecen en el dossier son los turismos de tracción total, permanente o engranable, en su versión más básica. Así pues, es posible encontrar el mismo modelo de carrocería pero con motorizaciones diferentes.

muy deslizantes por el agua, son frecuentes, parece que no es imprescindible la opción de la tracción total. No obstante, son muchos los fabricantes que ofrecen sus versiones de tracción total en nuestro mercado, aunque sea de forma testimonial, ya que las ventas son ridículas si se comparan con las de otros países más afectados por los rigores del invierno.

Actualmente, la oferta en el mercado nacional de coches con



Fiat Panda Trekking

1.199.699 PTAS

PRECIO: 9/10
Es el cuatro ruedas motrices más barato del mercado y su precio no difiere de cualquier otro utilitario convencional. Por poco más de un millón de pesetas puede disponerse de un robusto vehículo capaz de llegar a todas partes.

COMPORTAMIENTO: 7/10
El Panda Trekking sorprende por su comportamiento campero. Equipado con neumáticos Pirelli Winter y una protección de chapado para los bajos del motor, es muy eficaz en pistas y caminos rurales, donde se hace muy divertido conducir. Por carretera, mantiene una buena estabilidad en firmes deslizantes.

TÉCNICA: 6/10
El Panda con suspensión independiente delantera y eje rígido detrás incorpora un sistema desconectable de tracción total, mediante el cual un diferencial reparte los 50 caballos de potencia al cincuenta por ciento entre cada eje.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 990 c.c.
Alimentación: Carburador.
Potencia: 50 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo: 8 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 790 kg

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 17,9 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 38,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 38,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 42,6 s.
Velocidad máxima: 130 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 8,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,1 l/100 km.
Consumo medio: 7,7 l/100 km.
Autonomía: 487 km.

NOTA MEDIA 7,3



Citroën AX 14 4x4

1.521.834 PTAS

PRECIO: 7/10
Comparativamente resulta caro respecto a su rival, el Fiat Trekking. Sin embargo, ofrece mayor potencia y unas prestaciones bastante superiores, pero, al igual que el Fiat, no incorpora apenas equipo de serie estando no obstante mejor acabado.

COMPORTAMIENTO: 8/10
Fuera del asfalto se desenvuelve a la perfección. En carretera, con la tracción delantera, es así mismo muy eficaz en curvas y posee una buena estabilidad en recta, presentando unas cualidades similares a su homólogo de dos ruedas motrices.

TÉCNICA: 6/10
También dispone de un diferencial engranable que reparte la potencia al cincuenta por ciento. Su mecánica es más moderna que la del Fiat y mejor adaptada a las carreteras de montaña. La suspensión trasera es semi-independiente.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 1.360 c.c.
Alimentación: Carburador doble.
Potencia: 75 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo: 11,8 mkg a 3.800 rpm.
Peso: 825 kg

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 17,9 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 34,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 34,8 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,2 s.
Velocidad máxima: 165 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 8,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,0 l/100 km.
Consumo medio: 8,0 l/100 km.
Autonomía: 404 km.

NOTA MEDIA 7,0



Suzuki Swift GLX 4x4

2.077.459 PTAS

PRECIO: 7/10
Aunque pueda parecer elevado, hay que tener en cuenta el nivel de equipamiento y las cualidades de la avanzada mecánica. No resulta excesivamente caro para tratarse de un exclusivo japonés importado.

COMPORTAMIENTO: 8/10
Las excelencias del motor Swift 1.6 de 16 válvulas hacen muy divertido y eficaz a la versión de tracción total. Con un peso contenido en 900 kilos y 95 caballos de potencia, resulta inalcanzable en carreteras reviradas de montaña, beneficiándose de una barra estabilizadora trasera.

TÉCNICA: 7/10
En este caso, la transmisión integral es permanente. Para ello se ha adoptado un diferencial viscoso en la transmisión cardan que manda buena parte de la potencia al tren posterior. La dirección asistida termina de convertirlo en un coche muy ágil.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 1.590 c.c.
Alimentación: Inyección.
Potencia: 95 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo: 13,6 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 900 kg

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: —.
Aceleración 1.000 m salida parada: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 178 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 6,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,5 l/100 km.
Consumo medio: 7,2 l/100 km.
Autonomía: 555 km.

NOTA MEDIA 7,0



Alfa 33 Permanent

2.578.079 PTAS

PRECIO: 7/10
El precio que se paga por la tracción integral dispara la cifra final respecto al resto de la gama. Pero también hay que tener en cuenta que esta versión lleva todo lo que puede llevar un 33 en cuanto a mecánica.

COMPORTAMIENTO: 8/10
Las características en cuanto a comportamiento del 33 de tracción delantera cambian completamente, y a mejor, con la tracción integral. La tendencia a irse de morro por pérdidas de motricidad desaparece prácticamente y el 33 se vuelve muy eficaz en curvas.

TÉCNICA: 8/10
Un diferencial viscoso hace posible que el 33 Permanent decida por sí solo cuándo tiene que transmitir gradualmente potencia a las ruedas traseras. Esto sucede cuando detecta que alguna de sus ruedas delanteras pierde agarre efectivo al firme.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 1.721 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 137 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo: 16,4 mkg a 4.600 rpm.
Peso: 1.020 kg

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 30,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 34,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,2 s.
Velocidad máxima: 202,9 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 10,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,3 l/100 km.
Consumo medio: 9,1 l/100 km.
Autonomía: 549 km.

NOTA MEDIA 7,6



Subaru Legacy 2.2 GX

2.989.687 PTAS

PRECIO: 8/10
Los tres millones de pesetas que hay que desembolsar por el Legacy 2.2 GX pueden parecer un precio muy elevado. Pero en el Legacy, una calidad sobresaliente y una completa tecnología directamente heredada de los rallyes avalan este sobrepeso.

COMPORTAMIENTO: 9/10
La apariencia de simpático familiar del Legacy engaña completamente. En carretera, y de montaña especialmente, este coche se comporta como un deportivo. Unas suspensiones tirando a blandas proporcionan confort pero sin perder firmeza en los apuros.

TÉCNICA: 7/10
El Legacy dispone de un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas de corte tradicional, pero muy eficaz. La fuerza se reparte por igual entre los dos ejes gracias a un acoplador viscoso.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 2.221 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 136 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo: 19,3 mkg a 4.800 rpm.
Peso: 1.365 kg

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,6 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 33,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 37,9 s.
Velocidad máxima: 191 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 11,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,3 l/100 km.
Consumo medio: 10,1 l/100 km.
Autonomía: 543 km.

NOTA MEDIA 8,0



Ford Sierra XR4 4x4

3.335.000 PTAS

PRECIO: 6/10
La tracción total dispara el precio del Sierra XR4. También hay que tener en cuenta el excelente acabado de este modelo y su buen nivel de equipamiento, similares a los del resto de la gama Sierra.

COMPORTAMIENTO: 8/10
El ya buen comportamiento del Sierra de tracción trasera gana ostensiblemente con la tracción total. El coche gana mucho en seguridad, al hacerse más neutro en las curvas y afrontar sin problemas las malas condiciones de la carretera. Su motor es el dos litros de 125 caballos, más que suficientes para esta transmisión.

TÉCNICA: 7/10
Un diferencial manda potencia a las ruedas delanteras sin posibilidad de desconectar esta transmisión. Las mayores fricciones reducen considerablemente las prestaciones del Sierra y aumentan su consumo.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 1.998 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 120 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo: 17,4 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 1.190 kg

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 33,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 33,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 37,6 s.
Velocidad máxima: 181 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 12,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,5 l/100 km.
Consumo medio: 10,9 l/100 km.
Autonomía: 531 km.

NOTA MEDIA 7,3



Opel Calibra 16V 4x4

3.582.000 PTAS

PRECIO: 8/10
El alemán resulta interesante por este precio, al ofrecer una calidad elevada y unas características potenciadas por la tracción total. Su bella carrocería y sus buenas prestaciones deportivas justifican este precio.

COMPORTAMIENTO: 7/10
La conducción del Calibra 16V 4x4 necesita manos expertas si se quiere aprovechar todo su potencial. Para hacer compatible el ABS con la tracción total, ésta se desconecta al frenar, lo que provoca alguna reacción extraña en la entrada de las curvas. Sin embargo, ello no supone mayores inconvenientes.

TÉCNICA: 8/10
Al igual que en el tracción delantera, lo que más destaca es el excepcional motor, que aporta unas buenas dosis de par. La transmisión, sin ser especialmente sofisticada, cumple bien su cometido.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 1.998 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 150 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo: 20,0 mkg a 4.800 rpm.
Peso: 1.319 kg

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 33,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,5 s.
Velocidad máxima: 209,5 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 12,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,9 l/100 km.
Consumo medio: 9,8 l/100 km.
Autonomía: 622 km.

NOTA MEDIA 7



Subaru Legacy Turbo

3.732.583 PTAS

PRECIO: 8/10
El más potente de los Legacy incorpora un equipo de excepción y una sofisticada mecánica de alto rendimiento. El tan renombrado acabado japonés está presente en todo su esplendor con un discreto toque deportivo.

COMPORTAMIENTO: 8/10
Al igual que el atmosférico, este Legacy sorprende por sus cualidades dinámicas. El incremento de potencia no pone en apuros las reacciones del coche que responde con seguridad en todo momento. Aunque se trata de una berlina familiar, tiene unas posibilidades de deportivo.

TÉCNICA: 8/10
turbocompresor, intercambiador de calor, doble árbol de levas, tracción total, autoblocante posterior y otros inventos, son un bagaje técnico poco frecuente en una berlina convencional. El repartidor central es de accionamiento viscoso, con regulación electrónica.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 1.994 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica + turbo.
Potencia: 200 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo: 26,5 mkg a 3.600 rpm.
Peso: 1.375 kg

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 33,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 39,9 s.
Velocidad máxima: 224,6 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 9,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 12,5 l/100 km.
Consumo medio: 11,7 l/100 km.
Autonomía: 510 km.

NOTA MEDIA 7,3

TURISMOS 4x4



Mazda 323 GTR 4WD

3.863.480 PTAS

PRECIO: 7/10

Disfrutar de la sofisticación mecánica de un coche como el 323 GTR, casi siempre supone hacer un fuerte desembolso económico. Este no es el caso, ya que tiene uno de los precios más interesantes entre sus rivales.

COMPORTAMIENTO: 8/10

La estabilidad, al ser un coche pensado para competir, es sensacional. Por curvas da la sensación de pasar parado, sin que se mueva ni un milímetro de su trayectoria. El motor ayuda a realizar una conducción fácil, sube bien de vueltas y ofrece unas prestaciones de primera. Los frenos son potentes y eficaces.

TÉCNICA: 8/10

La tracción a las cuatro ruedas es permanente, con un reparto de par del 43 por ciento delante y el 57 detrás. El diferencial central es viscoso, variando la tracción en función de la adherencia de cada eje. El trasero también es viscoso.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.840 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica + turbo.
Potencia:
189 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
24,5 mkg a 4.500 rpm.
Peso: 1.210 kg

PRESTACIONES

Acceleración de 0 a 100 km/h:
7,1 s.
Acceleración 1.000 m
salida parada: 27,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 31,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 38,8 s.
Velocidad máxima: 210 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,8 l/100 km.
Consumo medio: 10,6 l/100 km.
Autonomía: 516 km.

NOTA MEDIA 7,6



Lancia Dedra integrale

4.067.000 PTAS

PRECIO: 7/10

El precio entra dentro de unos márgenes razonables, dispone de una tecnología de primera, con un sofisticado sistema de tracción a las cuatro ruedas. También en el precio se incluye un completo equipamiento de serie.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Su aplomo a la carretera es envidiable. Este modelo impresiona además por la rapidez, seguridad y agilidad con que afronta las curvas. La dirección es muy asistida a alta velocidad y se agradecería un mejor tacto en conducción rápida. Los frenos son potentes y además cuentan con sistema antibloqueo de serie.

TÉCNICA: 9/10

El sistema de tracción total es permanente. Dispone de tres diferenciales, el central viscoso, que se encarga de repartir el par motor a un eje u otro. El trasero se puede bloquear a una velocidad inferior a 25 kilómetros por hora.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.995 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica + turbo.
Potencia:
180 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
29,0 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 1.330 kg

PRESTACIONES

Acceleración de 0 a 100 km/h:
7,7 s.
Acceleración 1.000 m
salida parada: 28,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 31,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 37,3 s.
Velocidad máxima: 216 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 13,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,9 l/100 km.
Consumo medio: 11,7 l/100 km.
Autonomía: 488 km.

NOTA MEDIA 8,0



Mitsubishi Galant Dynamic 4

4.133.120 PTAS

PRECIO: 8/10

Es un modelo dotado de una tecnología de primera y de un equipamiento muy completo. Por este motivo su precio, teniendo esto en cuenta, no es nada descabellado y es perfectamente competitivo.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Este coche dispone de varias soluciones técnicas que contribuyen a que tenga un comportamiento magnífico. Tiene tracción y dirección a las cuatro ruedas, con lo que su estabilidad en terrenos deslizantes está más que asegurada. Además, los frenos están en perfecta consonancia con la filosofía del coche.

TÉCNICA: 9/10

Cuenta con tracción y dirección a las cuatro ruedas. La tracción es permanente; por contra, la dirección en las ruedas traseras actúa a partir de 50 kilómetros por hora, girando siempre en el mismo sentido que las delanteras.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.997 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
150 caballos a 6.750 rpm.
Par máximo:
17,8 mkg a 5.500 rpm.
Peso: 1.460 kg

PRESTACIONES

Acceleración de 0 a 100 km/h:
9,7 s.
Acceleración 1.000 m
salida parada: 31,4 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 35,8 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 39,8 s.
Velocidad máxima: 202 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 12,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,8 l/100 km.
Consumo medio: 10,8 l/100 km.
Autonomía: 505 km.

NOTA MEDIA 8,3



Alfa Romeo 155 Q4

4.200.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Bajo un aspecto de berlina convencional se esconde una verdadera máquina de altas prestaciones. El equipamiento es completo y, si se tiene en cuenta la tecnología aplicada, nos encontramos con un precio bastante ajustado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

No es un coche de carreras, pero lo cierto es que el elevado nivel de estabilidad permite circular a velocidades elevadas con un alto margen de seguridad. Los frenos son muy eficaces y están dotados de un sistema antibloqueo que se adapta bien a las características de nuestras carreteras.

TÉCNICA: 8/10

Hereda la técnica normalmente aplicada en los Lancia, con un diferencial central con regulador viscoso que reparte la fuerza en un 47 por ciento delante y un 53 por ciento detrás. Dispone de un diferencial Torsen en el eje posterior.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.995 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica + turbo.
Potencia:
190 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
30,3 mkg a 2.500 rpm.
Peso: 1.390 kg

PRESTACIONES

Acceleración de 0 a 100 km/h:
7,5 s.
Acceleración 1.000 m
salida parada: 28,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 30,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 34,5 s.
Velocidad máxima: 223 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 13,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,5 l/100 km.
Consumo medio: 11,5 l/100 km.
Autonomía: 480 km.

NOTA MEDIA 8,0

TURISMOS 4x4



Ford Escort RS Cosworth

4.207.000 PTAS

PRECIO: 7/10

El precio es atractivo y competitivo entre los coches de su clase. Del Escort Cosworth existen dos versiones, una de ellas con un equipamiento más completo, por un poco más de dinero se puede disponer de aire acondicionado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Se trata de un coche pensado para la competición, por lo tanto cuenta con un trabajo exhaustivo en las suspensiones, lo que garantiza su estabilidad en cualquier condición. Si además añadimos la tracción a las cuatro ruedas, estamos ante un coche con una eficacia tremenda en zonas viradas y difíciles.

TÉCNICA: 8/10

La tracción es permanente a las cuatro ruedas, con un reparto de par del 34 por ciento al eje delantero y del 66 en el trasero. El diferencial central es de tipo torsen, que reparte el par a los ejes. El trasero también es torsen.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.993 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica + turbo.
Potencia:
227 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
29,6 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 1.230 kg

PRESTACIONES

Acceleración de 0 a 100 km/h:
6,0 s.
Acceleración 1.000 m
salida parada: 26,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 32,6 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 37,9 s.
Velocidad máxima: 229 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 13,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
9,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
11,3 l/100 km.
Consumo medio: 12,2 l/100 km.
Autonomía: 480 km.

NOTA MEDIA 7,3



Audi 80 2.3E Quattro

4.230.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Si lo comparamos con la versión de dos ruedas motrices, comprobamos que por disfrutar de tracción a las cuatro ruedas, única particularidad que los distingue, hay que realizar un desembolso económico importante.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Es un modelo que ya de por sí muestra un carácter noble, con un buen aplomo a la carretera y a la vez con unos niveles muy altos de confort. Si a esto unimos el sistema de tracción integral, el comportamiento sale muy beneficiado, ya que permite una estabilidad a toda prueba en suelos deslizantes.

TÉCNICA: 8/10

El sistema de tracción 4x4 es permanente. Dispone de un diferencial central de tipo Ferguson, viscoso, que reparte mayor par a un eje u otro, en función de las condiciones del suelo. El trasero es bloqueable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 2.309 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
133 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
19,0 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 1.370 kg

PRESTACIONES

Acceleración de 0 a 100 km/h:
9,9 s.
Acceleración 1.000 m
salida parada: 33,7 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: —.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 200 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 12,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,1 l/100 km.
Consumo medio: 10,5 l/100 km.
Autonomía: 559 km.

NOTA MEDIA 7,3



VW Passat Syncro

4.358.000 PTAS

PRECIO: 6/10

El Volkswagen Passat, ya de por sí es un modelo un poco caro, si a esto unimos el sistema de tracción integral de esta versión, el precio se dispara de forma importante. A su favor tiene una elevada calidad de acabado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El comportamiento es en todo momento muy noble, con unas suspensiones que favorecen el confort, filtran sin que transmita al habitáculo todos los baches, pero sin descuidar en absoluto la seguridad. El sistema de suspensiones, en combinación con la tracción total, consigue una estabilidad sensacional.

TÉCNICA: 7/10

En condiciones normales se comporta como un tracción delantera. En terreno deslizante, un diferencial central viscoso se encarga de engranar el eje posterior. Dispone además en el eje delantero de sistema EDS.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.781 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica + turbo.
Potencia:
160 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
22,9 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 1.320 kg

PRESTACIONES

Acceleración de 0 a 100 km/h:
9,3 s.
Acceleración 1.000 m
salida parada: 30,3 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 32,5 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 38,0 s.
Velocidad máxima: 210 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
11,1 l/100 km.
Consumo medio: 10,3 l/100 km.
Autonomía: 630 km.

NOTA MEDIA 7,0



Lancia Delta HF integrale

4.432.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Para poder disfrutar de la increíble mecánica de este modelo hay que pagar una buena suma. Una pena que el acabado general del coche no acompañe a sus bondades mecánicas, su acabado tiene muchos aspectos mejorables.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Este vehículo es un auténtico coche de carreras con traje de calle. La eficacia de su sistema de tracción integral y de sus suspensiones, hacen que sea un coche muy difícil de batir en cualquier condición. Además, dirección, frenos, etc, están en perfecta consonancia con la filosofía del coche.

TÉCNICA: 9/10

Es de los coches 4x4 más eficaces. Su sistema es permanente y dispone de un diferencial central viscoso, que reparte el par a cada eje. El trasero es Torsen haciendo que no se pierda nada de tracción.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros de 1.995 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica + turbo.
Potencia:
210 caballos a 5.750 rpm.
Par máximo:
31,0 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 1.300 kg

PRESTACIONES

Acceleración de 0 a 100 km/h:
5,6 s.
Acceleración 1.000 m
salida parada: 27,2 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en IV: 31,0 s.
Recuperación 1.000
desde 40 km/h en V: 36,6 s.
Velocidad máxima: 219 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 14,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
9,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
12,4 l/100 km.
Consumo medio: 13,0 l/100 km.
Autonomía: 388 km.

NOTA MEDIA 8,0



Renault 21 Turbo Quadra

4.520.000 PTAS

PRECIO: 7/10
Si lo comparamos con su homólogo de dos ruedas motrices, la versión Quadra es considerablemente más cara. Pero si tenemos en cuenta su completo nivel de equipamiento su precio no es tan desca- bellado.

COMPORTAMIENTO: 8/10
La gama Renault 21, entre otras cosas, presume de tener un comportamiento muy noble en cada una de sus versiones; si a la buena estabilidad conocida, le sumamos el eficaz sistema de tracción a las cuatro ruedas del Quadra, los límites de seguridad suben hasta unas cotas muy elevadas.

TÉCNICA: 8/10
El reparto de par es del 65 por ciento al eje delantero y del 35 al trasero. El diferencial central dispone de un visco-acoplador que transpasa mayor par al eje que pátina menos. El diferencial trasero es bloqueable.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 1.995 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica + turbo.
Potencia:
175 caballos a 5.200 rpm.
Par máximo:
27,5 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 1.345 kg.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h:
7,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 28,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 30,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 34,8 s.
Velocidad máxima: 227 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 12,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,2 l/100 km.
Consumo medio: 11,2 l/100 km.
Autonomía: 503 km.

NOTA MEDIA 7,6



Audi 100 2.6E V6 Quattro

4.810.000 PTAS

PRECIO: 6/10
Por poco más de 4,8 millones de pesetas se dispone de un modelo de 150 caballos, con el buen acabado de Audi y tracción total. El mismo modelo, pero con 24 caballos más de potencia, cuesta medio millón de pesetas más.

COMPORTAMIENTO: 9/10
Con la aparición de la nueva gama de los Audi 100, que llegó a España a principios de 1991, se incrementó también el ancho de vías, circunstancia que permitió mejorar todavía más el buen comportamiento mostrado desde siempre por estos modelos, que en esta versión poco potente no admite reproche alguno.

TÉCNICA: 9/10
El sistema de tracción total permanente de los Audi 100 está basado en un diferencial central autoblocante tipo Torsen, que reparte el par motor entre los dos ejes hasta un máximo del 75 por ciento delante o detrás.

FICHA TÉCNICA MOTOR
6 cilindros en V de 2.598 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
150 caballos a 5.750 rpm.
Par máximo:
23,0 mkg a 3.500 rpm.
Peso: 1.500 kg.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,7 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,0 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 210 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 13,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,0 l/100 km.
Consumo medio: 11,4 l/100 km.
Autonomía: 650 km.

NOTA MEDIA 8,0



Audi 80 2.8 E V6 Quattro

4.940.000 PTAS

PRECIO: 7/10
Aunque cinco millones no se puede considerar poco dinero, teniendo en cuenta que este Audi incluye tracción total, un buen motor, un acabado de primera fila y un equipamiento muy completo, su precio resulta muy competitivo.

COMPORTAMIENTO: 9/10
La versión de tracción delantera tiene un comportamiento que ya se puede calificar con muy buena nota. Partiendo de esa base, y con cuatro ruedas motrices, el resultado es todavía un poco mejor. A un reparto de pesos más equilibrado se suma la mejor capacidad de tracción y un eje posterior más progresivo.

TÉCNICA: 9/10
Como en todos los Audi de cuatro ruedas motrices, la transmisión se compone de un diferencial central Torsen, que reparte el par en función de las condiciones de adherencia, y un diferencial trasero de bloqueo manual.

FICHA TÉCNICA MOTOR
6 cilindros en V de 2.771 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
174 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
25,0 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 1.430 kg.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 220 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 13,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,8 l/100 km.
Consumo medio: 11,4 l/100 km.
Autonomía: 510 km.

NOTA MEDIA 8,3



Audi 100 2.8E V6 Quattro

5.313.000 PTAS

PRECIO: 6/10
Sin contar con el exclusivo S4, éste es el Audi 100 más caro de la oferta de la marca en España. Sin embargo, su precio resulta elevado y sólo se justifica por su exclusividad. Es un automóvil seguro y bien equipado.

COMPORTAMIENTO: 9/10
Todos los Audi de tracción total destacan por su buen comportamiento, incluso los más potentes. El bastidor del Audi 100 Quattro admite propulsores más potentes que el 2.8 de 174 caballos. En terrenos deslizantes su efectividad es absoluta, aunque en estas condiciones conviene ser consciente del peso del coche.

TÉCNICA: 9/10
El motor V6 de Audi y 2,8 litros de cilindrada funciona con suavidad y ofrece un elevado par desde un régimen de giro bajo. El sistema de tracción total es idéntico al de todos los Audi con tracción a las cuatro ruedas.

FICHA TÉCNICA MOTOR
6 cilindros en V de 2.771 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
174 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
25,0 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 1.430 kg.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 218 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 13,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,0 l/100 km.
Consumo medio: 11,5 l/100 km.
Autonomía: 645 km.

NOTA MEDIA 8,0



Toyota Celica Turbo 4WD LE

5.375.925 PTAS

PRECIO: 6/10
Como conmemoración a los éxitos obtenidos por Carlos Sainz, en Toyota decidieron crear una edición limitada bautizada con el nombre de dicho piloto. Ese es el único detalle que pueda justificar el elevado precio de venta.

COMPORTAMIENTO: 8/10
Aunque el peso del coche resulta ligeramente elevado, situación lógica debido al completo equipamiento, el comportamiento del coche es muy bueno. El tarado de los elementos elásticos, con una dureza justa que no comprometa la estabilidad. Sólo al límite, el tren delantero tiende a seguir recto en las curvas.

TÉCNICA: 9/10
Dos diferenciales autoblocantes se encargan de transmitir el movimiento del motor del Celica a las cuatro ruedas. El central es de acoplamiento viscoso y el trasero Torsen. El reparto de par entre los ejes es del 50 por ciento.

FICHA TÉCNICA MOTOR
4 cilindros de 1.998 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
208 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
28,0 mkg a 2.800 rpm.
Peso: 1.460 kg.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h:
7,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 28,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 32,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 39,2 s.
Velocidad máxima: 227 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 13,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
9,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,8 l/100 km.
Consumo medio: 11,8 l/100 km.
Autonomía: 526 km.

NOTA MEDIA 7,6



Audi Coupé 2.8E V6 Quattro

5.415.000 PTAS

PRECIO: 6/10
La carrocería coupé de Audi no aporta nada por sí misma, salvo una línea atrayente, que en contrapartida pasa factura en habitabilidad. Sin embargo, las carrocerías coupé evocan el placer de conducir y el deporte de antaño.

COMPORTAMIENTO: 9/10
Las carrocerías de dos puertas otorgan mayor rigidez a los coches y por ello antiguamente los vehículos coupé se dedicaban a competición. Sin embargo, las técnicas modernas de diseño han reducido las diferencias en este campo y apenas existe diferencia entre el comportamiento de un Audi 80 y el del Coupé.

TÉCNICA: 9/10
Como en todos los Audi de tracción total, tiene diferencial Torsen central y diferencial bloqueable manualmente, hasta 25 kilómetros por hora, en el eje trasero, para arrancar en terrenos de piso muy deslizante.

FICHA TÉCNICA MOTOR
6 cilindros en V de 2.771 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
174 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
25,0 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 1.400 kg.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 222 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 13,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,8 l/100 km.
Consumo medio: 11,5 l/100 km.
Autonomía: 560 km.

NOTA MEDIA 8,0



Renault Safrane RXE

6.070.000 PTAS

PRECIO: 6/10
La versión Quadra del Safrane dispone de un equipamiento de lujo en el cual no se aprecian lagunas. La calidad del mismo está al mejor nivel, pero el conjunto resulta un tanto caro en comparación con la competencia.

COMPORTAMIENTO: 8/10
Al igual que el resto de los Safrane, el Quadra tiene un comportamiento ejemplar. La adopción de la tracción a las cuatro ruedas mejora notablemente el mismo en situaciones delicadas de suelo muy deslizante. Motor, dirección y frenos están a la altura de esta gran berlina de lujo.

TÉCNICA: 8/10
Esta versión dispone de un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas con diferencial central con visco acoplador que reparte la fuerza en un 60 por ciento hacia el eje delantero y el resto detrás. El diferencial trasero es bloqueable manualmente.

FICHA TÉCNICA MOTOR
6 cilindros de 1.272 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
170 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo:
24,5 mkg a 4.500 rpm.
Peso: 1.580 kg.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 214 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 16,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,6 l/100 km.
Consumo medio: 13,7 l/100 km.
Autonomía: 500 km.

NOTA MEDIA 7,3



Subaru SVX

6.227.000 PTAS

PRECIO: 8/10
No es frecuente encontrar un deportivo de este nivel, con un equipamiento tan completo a un precio tan razonable. En el equipamiento no se puede pedir más, incluida la caja de cambios automática.

COMPORTAMIENTO: 7/10
Aunque tiene un aspecto totalmente futurista y agresivo, el SVX responde al concepto de coupé de lujo, con un comportamiento tranquilo, sin grandes pretensiones velocísticas. Es un excelente viajero que mantiene un elevado nivel de seguridad. Su consumo de combustible es elevado.

TÉCNICA: 8/10
La tracción es permanente a las cuatro ruedas, con un diferencial central convencional, pero regulado electrónicamente por un embrague multidisco. El reparto es de un 35 por ciento delante y el 65 restante detrás. En el eje posterior dispone de un diferencial autoblocante.

FICHA TÉCNICA MOTOR
6 cilindros boxer de 3.319 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
230 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
31,5 mkg a 4.800 rpm.
Peso: 1.610 kg.

PRESTACIONES
Aceleración de 0 a 100 km/h:
7,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —.
Velocidad máxima: 235 km/h.

CONSUMOS
En ciudad: 14,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,0 l/100 km.
Consumo medio: 11,9 l/100 km.
Autonomía: 540 km.

NOTA MEDIA 7,6



Audi 100 S4

7.185.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Afirmar que este coche está bien de precio sería mentir, puesto que supera los 7.200.000 pesetas ya matriculado y un carísimo seguro aparte; es mucho dinero. Eso sí, es una excelente berlina con unas prestaciones envidiables.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Es casi imposible encontrar sobre una carretera normal los límites de estabilidad del S4. Si además añadimos que el par máximo se alcanza a menos de dos mil revoluciones por minuto, por lo que la respuesta del motor en curva lenta es sensacional, el cóctel no puede ser más brillante en este apartado.

TÉCNICA: 8/10

Es permanente la tracción a las cuatro ruedas y es posible bloquear el diferencial trasero en caso de apuro por medio de un mando situado entre los asientos. El diferencial central es autoblocante tipo Torsen.

FICHA TÉCNICA MOTOR

5 cilindros de 2.226 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica y turbo.
Potencia:
230 caballos a 5.900 rpm.
Par máximo:
35,7 mkg a 1.950 rpm.
Peso: 1.610 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
6,9 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 29,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 34,3 s.
Velocidad máxima: 232,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 16,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,2 l/100 km.
Consumo medio: 13,8 l/100 km.
Autonomía: 530 km.

NOTA MEDIA 7,7



Mercedes 300E 4Matic

7.717.000 PTAS

PRECIO: 5/10

La marca de la estrella nunca se ha caracterizado por ajustar los precios de sus turismos en nuestro mercado. En este caso, es opcional la pintura metalizada y las llantas de aleación, lo que supone 300.000 pesetas más.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Gracias al sistema 4Matic, el coche se comporta en condiciones normales como si fuera un tracción trasera pero en el momento que se detecta una mínima pérdida de motricidad se empieza a transmitir de forma automática el par a las ruedas delanteras. En la práctica, una estabilidad impecable.

TÉCNICA: 7/10

El sistema de tracción del fabricante germano es, sin duda, efectivo, pero en la práctica tiene sus limitaciones. Un sistema «inteligente» que se encarga de engranar el eje delantero cuando las condiciones lo requieren.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros de 2.960 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
188 caballos a 5.700 rpm.
Par máximo:
26,0 mkg a 4.400 rpm.
Peso: 1.420 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,1 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 33,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,8 s.
Velocidad máxima: 217 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 13,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,0 l/100 km.
Consumo medio: 12,1 l/100 km.
Autonomía: 530 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mercedes 300 TD 4Matic

7.806.000 PTAS

PRECIO: 5/10

Lo mismo del modelo anterior, pero en este caso la versión turbo diésel. También es cierto que se trata del motor de gas-oil más brillante de su categoría. Como en la versión precedente, es opcional la pintura y las llantas.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Es igual que sea un motor de gasolina de tres litros de cilindrada que uno turbo diésel; lógicamente la potencia es inferior en el último. Pero teniendo en cuenta la rigidez de este chasis, preocuparse por problemas de estabilidad está fuera de toda duda. El comportamiento es muy neutro.

TÉCNICA: 7/10

Lo mismo que su hermano el 300E, el sistema 4Matic no es permanente a las cuatro ruedas, sino que la potencia se transmite de las ruedas posteriores a las delanteras cuando la adherencia hace que aquéllas patinen.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros de 2.996 c.c.
Alimentación:
Bomba de inyección y turbo.
Potencia:
147 caballos a 4.600 rpm.
Par máximo:
27,8 mkg a 2.400 rpm.
Peso: 1.490 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
11,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,4 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 34,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 39,6 s.
Velocidad máxima: 198 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,7 l/100 km.
Consumo medio: 9,2 l/100 km.
Autonomía: 710 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mitsubishi 3000 GT 4WD

8.000.000 PTAS

PRECIO: 8/10

Si analizamos las avanzadas soluciones que aporta, la elevada potencia de su motor de doble turbo y el equipamiento tan completo, esos ocho millones justos de pesetas es una cifra de lo más ajustada.

COMPORTAMIENTO: 9/10

En condiciones normales el coche se agarra como una lapa y da la impresión de ir sobre ralles imaginarios. A la tracción total hay que añadir el sistema de cuatro ruedas directrices, que reduce el diámetro de giro. El resultado es una efectividad total sobre cualquier tipo de terreno y no es complicado de conducir.

TÉCNICA: 9/10

El coche japonés dispone de un sistema de tracción a las cuatro ruedas permanente, con diferencial central epicycloidal y un reparto del 45 por ciento al eje delantero y el resto a las ruedas posteriores.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros de 2.972 c.c.
Alimentación:
Inyección elec. y doble turbo.
Potencia:
285 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
41,5 mkg a 3.000 rpm.
Peso: 1.640 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
6,1 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 31,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,7 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 14,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,3 l/100 km.
Consumo medio: 13,0 l/100 km.
Autonomía: 530 km.

NOTA MEDIA 8,7



Mercedes TD Turbo 4Matic

8.340.000 PTAS

PRECIO: 5/10

Como en el resto de la gama, el precio de esta variante no es nada competitivo. A su favor tiene que hay muy pocos modelos con carrocería familiar, motor turbo diésel y el sistema de tracción 4Matic.

COMPORTAMIENTO: 9/10

El superior tamaño de la carrocería familiar con portón posterior no es sinónimo de una pérdida de estabilidad. El coche es tan fácil y seguro de conducir como las carrocerías tipo berlina y además tiene unos frenos excelentes que no acusan el abuso en la bajada de un puerto de montaña.

TÉCNICA: 7/10

Este modelo de cinco puertas no difiere en cuanto al sistema 4Matic de sus hermanos de gama. Es únicamente criticable en conducción deportiva, pero en condiciones normales es de lo más efectivo.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros de 2.996 c.c.
Alimentación:
Bomba de inyección y turbo.
Potencia:
147 caballos a 4.600 rpm.
Par máximo:
27,8 mkg a 2.400 rpm.
Peso: 1.600 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
12,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,0 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 34,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 40,1 s.
Velocidad máxima: 188 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,4 l/100 km.
Consumo medio: 10,1 l/100 km.
Autonomía: 645 km.

NOTA MEDIA 7,0



Audi V8 3.6

9.870.000 PTAS

PRECIO: 6/10

Dar una calificación a un vehículo que cuesta del orden de diez millones de pesetas, por mucho que lleve, no es una tarea sencilla, si bien fuera de España suele ser más barato. Es criticable que el asiento se regule manualmente.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Aunque el tamaño de la carrocería es muy grande, los niveles de seguridad que ofrece son casi ilimitados y pocos conductores podrán alcanzar esos límites. La suspensión está pensada para el mejor confort pero, como hemos dicho antes, no descuidan un ápice la estabilidad. La tracción total es, otra vez, responsable.

TÉCNICA: 9/10

La tracción a las cuatro ruedas es, como en el resto de modelos Quattro, permanente. Un sistema que no merece la menor crítica y que, gracias a su eficacia, atravesar tramos de carretera de muy baja adherencia es fácil.

FICHA TÉCNICA MOTOR

8 cilindros de 3.562 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
250 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
34,7 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 1.710 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,2 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 28,8 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 32,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 35,6 s.
Velocidad máxima: 243,8 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 17,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,4 l/100 km.
Consumo medio: 14,3 l/100 km.
Autonomía: 560 km.

NOTA MEDIA 8,0



Audi V8 4.2

10.920.000 PTAS

PRECIO: 5/10

En esta versión con el motor de mayor cilindrada y 30 caballos más de potencia que el modelo anterior, no tiene mucho sentido que haya una diferencia de precio de más de un millón de pesetas.

COMPORTAMIENTO: 9/10

El excelente chasis del V8 aguanta sin la menor pega 250 que 280 caballos. El más potente tiene una suspensión algo más rígida, pero en ambos casos la estabilidad es de primera. Sólo se muestra perezoso en terrenos ondulados y sinuosos, donde los casi 4,9 metros de largo y más de 1,80 de ancho se notan. El cambio es de seis velocidades.

TÉCNICA: 9/10

Como el de su hermano menor, el sistema de transmisión del Audi V8 4.2 es idéntico, con cuatro ruedas motrices permanentes. Proporciona una estabilidad óptima. Como dijimos antes, los 280 caballos no son problema.

FICHA TÉCNICA MOTOR

8 cilindros de 4.172 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
280 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
40,8 mkg a 4.000 rpm.
Peso: 1.710 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
7,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 28,8 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 31,1 s.
Velocidad máxima: 252,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 22,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 10,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 12,2 l/100 km.
Consumo medio: 17,8 l/100 km.
Autonomía: 400 km.

NOTA MEDIA 7,6



Porsche 911 Carrera 4

11.187.850 PTAS

PRECIO: 7/10

Este modelo se le puede considerar como una de las grandes expresiones del genial fabricante germano y que agrupa toda una vida de tecnología. El usuario no mira el precio.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Es un coche que parece ir sobre ralles, pero cuando toma una trayectoria definida es difícil que las ruedas delanteras quieran salirse de ella. Un fenómeno que se aprecia más en curvas cerradas, puesto que en las rápidas resulta idóneo. Lo que no hace es dar bandazos de ningún género si se acelera con decisión dentro de la curva.

TÉCNICA: 10/10

Sin duda, el mejor sistema que se ofrece en el panorama actual. Una transmisión electrónica que reparte el 31 por ciento de la potencia a las ruedas delanteras en condiciones normales mediante un eje con acoplador de deslizamiento variable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros de 3.600 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
250 caballos a 6.100 rpm.
Par máximo:
31,6 mkg a 4.800 rpm.
Peso: 1.450 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
6,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 26,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en IV: 29,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 34,5 s.
Velocidad máxima: 262,2 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 16,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,4 l/100 km.
Consumo medio: 14,2 l/100 km.
Autonomía: 510 km.

NOTA MEDIA 8,7

TURISMOS 4x4

tracción a las cuatro ruedas se limita a algo más de treinta modelos, en los cuales encontramos una gran disparidad. Nada más ni nada menos que diez millones de diferencia hay entre el Fiat Panda Trekking, el más barato, y el Porsche 911 Carrera 4, el más caro. Con esta diferencia de precio, está claro que hay una enorme diversidad de pretensiones y tecnologías.

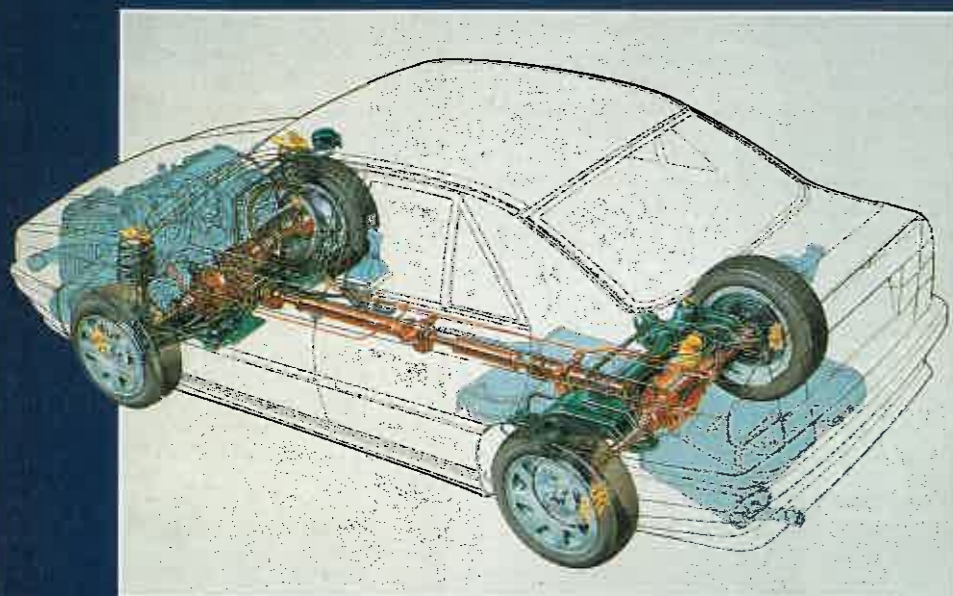
Así mismo, hay una gran diferencia en el público al que van dirigidos unos y otros. Hay un sector importante que recurre a la tracción total para conseguir unas elevadas prestaciones, son

mente imposibles para coches de dos ruedas motrices, como puede ser nieve, hielo o barro.

Según el tipo de utilización, los fabricantes emplean una tecnología diferente. Así pues, para los pequeños utilitarios de tracción total engranable, como puede ser el caso del Fiat Panda o del Citroën AX, se recurre a una sencilla toma de fuerza que se dirige a las ruedas posteriores y que se engrana a voluntad del conductor mediante una palanca o un botón. Este sistema no dispone de diferencial central, por lo que el reparto del par se hace por igual a los dos ejes.

gestión electrónica. Otro sistema muy común es la utilización de visco acopladores o diferenciales tipo Ferguson, en los cuales unos discos encerrados en un cárter con siliconas especiales, derivan la fuerza hacia el eje que más motricidad tiene. Por último están los diferenciales Torsen. Estos, por su complejidad, tienen su aplicación limitada a coches de muy altas prestaciones y vocación deportiva. En muchos se combina el efecto de conseguir una mayor seguridad con la mejora de la tracción en condiciones extremas, para lo cual disponen de mecanismos automáticos o manuales, por los cuales se puede bloquear el diferencial central o el posterior. De esta forma se consigue que el coche se mantenga en movimiento siempre que haya una rueda con tracción.

Estos coches tienen muchas ventajas, ya que gracias a su gran motricidad ruedan con gran



pues coches de un claro talante deportivo. En otros se pretende mejorar la seguridad, mientras que en los más económicos la única pretensión reside en conseguir mejorar la motricidad para circular sobre superficies normal-

Los sistemas más frecuentes son aquellos que están permanentemente engranados, es decir, que se dispone de un diferencial central que reparte el par entre los dos ejes. Dentro de esta variedad hay algún mecanismo, tal y como el Syncro de Volkswagen o el 4Matic de Mercedes, que en condiciones normales funcionan con dos ruedas motrices y sólo se engranan automáticamente las otras dos cuando hay una motricidad precaria.

El resto de los sistemas utilizan diversos tipos de diferenciales o visco acopladores de forma que el reparto de la fuerza entre los dos ejes suele ser variable. Normalmente, hay tres tipos de mecanismos para este fin. En primer lugar se emplean diferenciales convencionales con algún sistema de bloqueo mecánico o con

seguridad bajo la lluvia. Para los que viven en zonas de montaña o practican los deportes de invierno, la adquisición de un tracción total supondrá el poder arrinconar definitivamente las anticuadas y engorrosas cadenas. Como inconvenientes hay que empezar por el precio, ya que normalmente estas versiones tienen un coste adicional considerable sobre las versiones de dos ruedas motrices. Gastan más combustible debido al peso superior y a la mayor fricción de sus elementos mecánicos. A esto hay que unir, en algunos casos, la disminución de la capacidad del maletero, a causa de la incorporación del diferencial posterior. Como siempre la última palabra es del comprador, pero la seguridad bien vale un poco más de dinero.

Equipo de pruebas de Motor 16

LOS DIEZ MAS VENDIDOS

Acumulado de enero a octubre del '92

Fiat Panda Trekking	391 unid.
Audi 100 2.8E Quattro	241 unid.
Lancia Delta Integrale	182 unid.
Subaru Legacy 2.2 GX	163 unid.
Ford Sierra XR4 4x4	155 unid.
Toyota Celica Turbo	138 unid.
Opel Calibra 2.0 4x4	43 unid.
Subaru Legacy Turbo	34 unid.
Mercedes 300 E 4Matic	33 unid.
Mitsubishi Galant Dynamic	33 unid.

Motor 16

GRUPO

Con esta Tarjeta te va a salir todo rodado

¿Imaginas una tarjeta que te permita disfrutar de descuentos cuando la presentes en algunas tiendas del automóvil?, ¿o participar en sorteos relacionados con el mundo del motor?, ¿o realizar viajes o adquirir accesorios a precios muy interesantes?

Esa Tarjeta es la de MOTOR 16. Una Tarjeta que te permite acceder a un gran número de ventajas exclusivas relacionadas con el mundo del motor, y que ahora puedes conseguir muy fácilmente porque... ¡ES GRATIS!

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo ahora y disfrutarás de sus ventajas de forma inmediata. ¡Este es el momento!

Solicítala GRATIS hoy mismo

Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre _____ 1º Apellido _____

2º Apellido _____ DNI/NIF _____

Dirección _____

Población _____ CP _____

Provincia _____ Sexo: H M

Tlfo. () _____ Fecha Nacimiento / / _____

Estado Civil _____ Nº Hijos _____ Profesión _____

Trabajo: Cuenta propia Cuenta ajena

Tipo Vivienda: Alquiler Propia Otros

Coche: Marca _____ Modelo _____

Cilindrada _____ Año fabricación _____

Uso del coche: Personal Profesional Ambos

¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente? _____

MOTOR 16. MAD, S.A., Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid, indicando en el sobre: "Solicitud de Tarjeta MOTOR 16". Recibirás gratis tu Tarjeta personalizada.

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a sus deseos y características. Los datos que nos facilitas se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A. y tienes el derecho de acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anulación, si así lo deseas.

Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla:



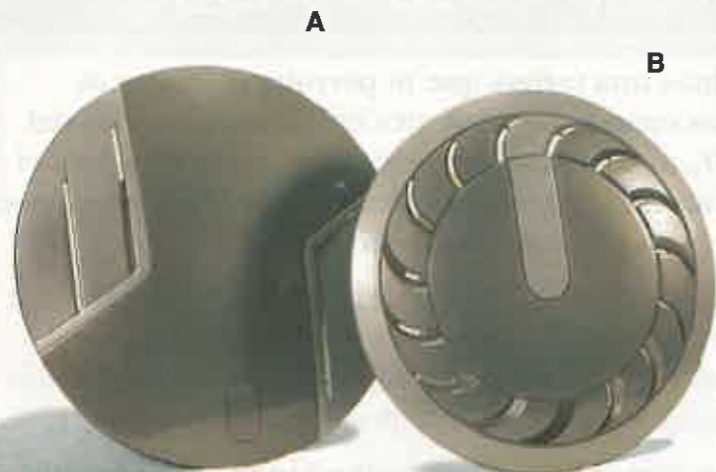
411 T53



Las Ofertas de Enero de Nuestra Tarjeta

Con la Tarjeta Motor 16

nuestros lectores pueden beneficiarse de ofertas exclusivas, sorteos, descuentos en determinadas tiendas e incluso adquirir artículos relacionados con el mundo del motor a precios muy ventajosos. Si deseas adquirir alguna de las ofertas que ahora te presentamos, encontrarás tu cupón de pedido al final de esta sección.



EMBELLECEDORES DE RUEDA HELLA

Son fáciles de aplicar y quedan fijados de manera segura. Los embellecedores Hella pueden acoplarse a llantas de trece y catorce pulgadas.

- Insensibles a los cambios de temperatura.
- Ultraligeros, hechos en antracita.
- Especifique en su pedido las pulgadas de sus llantas.

PVP. 6.300 pts.

Modelo A Ref: MT 017. Modelo B Ref: MT 016.

EVITE LAS PENALIDADES DEL MAL TIEMPO

Con los faros antiniebla Hella.

- Luz amarilla
- 12 Watos
- Cabe la posibilidad de montarlos derechos o invertidos

PVP: 11.200 pts
Ref: MT 015



GRAN OFERTA PARA LOS TITULARES DE LA TARJETA DE MOTOR 16

Para vivir momentos excitantes desde todas las ópticas del automóvil. Camiones, motos, Fórmula 1, todo y más en unos vídeos de gran espectacularidad con una calidad sorprendente. El lote incluye seis cintas a un precio de:

PVP. 9.975 pts

Ref: MT 019



CAJA PORTAESQUIES LAHORE

Cuando llegan los meses de invierno, las salidas a la nieve son frecuentes. Lo más práctico para los aficionados a este deporte, en cuanto al transporte de su equipo de manera cómoda y segura, es el uso de una caja portaesquíes. Este mes, los poseedores de la tarjeta de Motor 16 pueden adquirir una magnífica caja Lahore con las siguientes características:

- La caja portaesquíes Lahore tiene una capacidad de 50 kilogramos, suficientes para albergar cinco o seis equipos completos de esquiar.
- Está realizada en polystireno resistente al frío y a los rayos ultravioletas
- Tiene unas medidas internas de 2200 x 500 x 290 milímetros y un volumen de trescientos litros. Su peso es de quince kilogramos y se puede adquirir en color gris. Puede montarse con la apertura a derecha o izquierda indistintamente.

PVP: 39.900 pts.

Ref: MT 021



LA HISTORIA DE HARLEY DAVIDSON

- La distribuidora Altorey ofrece este completísimo libro que recoge la historia de esta mítica marca de motocicletas

PVP: 3.975 pts.

Ref: MT 018



ALTAVOCES GELHARD

La oferta del mes en auto sonido consiste en estos magníficos altavoces Gelhard

- GLX 5226 de cuatro pulgadas
- Dos vías y 70 watos
- Cincuenta y dos milímetros de profundidad
- Asistencia en todas las provincias de España
- Garantía Gelhard

PVP: 7.100 Pts.

Ref: MT 020





BMW

Hace un par de semanas incorporabamos en nuestra guía todos los cambios que se habían producido en los precios de la gama BMW. Pero, los duendecillos nos jugaron una mala pasada y publicábamlos los precios vigentes en el mes de septiembre. Nuestros fieles lectores no han puesto al corriente de este error y, esta semana, puntualmente, publicamos ya los precios de venta al público recomendados por el fabricante que están vigentes desde el mes de noviembre.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various BMW models including Serie, M3, M5, M55, X, X3, X5, X6, X7, Z4, etc.

CHRYSLER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Chrysler models including Saratoga, Voyager, Grand Voyager, Wrangler, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Citroën models including AX, BX, ZX, CX, etc.



CITROËN

OFERTAS
AX Top Ten (55 CV): 100.000 pesetas de descuento.
AX 11 TE y TRE: 180.000 pesetas de descuento.
AX Diesel: Descuento de 200.000 pesetas.
AX (resto de gama excepto 4X4): Descuento de 160.000 pesetas en todos los modelos.
ZX gasolina y diésel: Descuento de 120.000 pesetas.
ZX diésel: A precio de gasolina.
BX: Todas las versiones tienen un descuento de 300.000 pesetas.
XM: 200.000 pesetas de descuento en todos los modelos.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various models including AX, BX, CX, ZX, XM, etc.

DAEIA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Dacia models including TLX Berlina 4 vel., TLX Berlina 5 vel., TLX Break 4 vel., TLX Break 5 vel.

DAIHATSU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Daihatsu models including Charade, Applause, Rocky, Feroza, etc.

DE TOMASO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists De Tomaso models including Pantara GT-55.

FERRARI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Ferrari models including Mondial T, Mondial T Cabrio, 348 TB, 348 TS, 512 TR.

FIAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM 0/100 L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Fiat models including Cinquecento, Panda 1000 CL, Panda 1000 S, Panda 4x4 L Trekking, Uno 45 3p., Uno 45 S 3p.

P RECIOS N UEVOS



FIAT

OFERTAS

Tipo:

Durante este mes, todos los concesionarios de Fiat entregan por su coche usado **200.000**

pesetas más de su valor, esté como esté, al comprar un Tipo.

Tempra:

También estos modelos ofrecen una sobretasación de **200.000 pesetas** al entregar el coche usado.

Toda la gama Fiat:

Todos los modelos catalizados de la gama Fiat incorporan ahora el **catalizador gratis**, excepto las versiones especiales.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Uno 45 Sp.	1.143.481	999	45	141	17,0	6,4	364,5	-	18.688	-	-	-	-	-
Uno 45 S Sp.	1.261.857	999	45	145	17,0	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 60 3p.	1.140.594	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 in 3p.	1.068.000	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 S 3p.	1.237.797	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Sene	17.920	-	-	-
Uno 60 Sp.	1.196.413	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 in Sp.	1.124.000	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 S Sp.	1.293.616	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 60 SX Sp.	1.387.932	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Serie	Sene	-	49.920	-
Uno 70 IE Elite Cat. 3p.	1.395.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Uno 70 IE Elite Cat. 5p.	1.452.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Sene	Sene	-	-	-
Uno 70 IE SX 3p.	1.444.714	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Uno 70 IE SX Sp.	1.501.496	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9	-	18.688	Sene	Sene	-	-	49.920
Uno Selecta	1.578.489	1.372	72	157	14,0	7,7	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	-	49.920
Uno Turbo ie	1.752.684	1.372	118	196	7,7	8,4	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	155.000	Sene
Uno DS 3p.	1.392.745	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-	-	-	-
Uno DS Sp.	1.515.932	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	18.688	Sene	17.920	-	-	-
Uno TD S 3p	1.562.128	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Tipo 1.4 Estival	1.490.000	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 CL	1.537.293	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 S	1.666.225	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Sene	Serie	65.280	-	64.000
Tipo 1.4 SX	1.762.496	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.6 S	1.762.496	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.6 SX	1.864.511	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	-	-	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.6 Elite	1.854.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	-	-	Sene	Sene	Sene	200.960	Serie
Tipo 1.6 Elite S	2.057.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	-	-	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.8 ie SX	2.008.872	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	155.776	33.280	Sene	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 2.0 ie 16V	2.338.015	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.7 D CL	1.691.278	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	-	-	-	65.280	-	-	-
Tipo 1.9 DS	1.858.737	1.929	65	160	14,0	5,8	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.9 TD Sport	2.297.971	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	155.776	33.280	Sene	Serie	Serie	200.960	Serie
Tempra 1400 Studio	1.549.725	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1400	1.663.369	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1400 SX	1.808.891	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	-	-	-
Tempra 1600	1.843.338	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1600 SX	1.972.301	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	69.160	164.920	66.560
Tempra 1.600 Elite	2.055.000	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	-	34.560	Serie	Serie	Serie	164.920	Sene
Tempra 1800 ie SX	2.152.270	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1900 DS	1.971.338	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	69.160	-	-
Tempra 1900 TD SX	2.440.992	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1.4 SW	1.891.459	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2	-	34.560	23.680	23.680	-	-	-
Tempra 1.8 ie SX SW	2.355.338	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1.9 D SW	2.202.316	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1.9 TD SX SW	2.636.381	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma 2.0 CHT	2.494.489	1.995	100	178	12,5	8,6	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma 2.0 ie S	3.102.730	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma 2.0 ie Turbo	3.874.579	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma TD ID	2.844.805	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma Turbo Diesel	3.204.745	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.560

FORD

Fiesta Cheers 1.1 Cat. 3p	1.218.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.3i Cat. 3p	1.355.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Calypso 1.3i Cat. 3p	1.422.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 3p	1.454.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Mango 1.8 i 16V 3p	1.587.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1	-	27.000	Serie	Sene	-	66.000	-
Fiesta XR2 1.6V 3p	1.795.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1	-	27.000	Serie	Serie	-	-	66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.392.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta SX 1.8 D 3p	1.527.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta SX TD 1.8 3p	1.733.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3	-	27.000	Sene	Sene	-	-	-
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 5p	1.288.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.3i Cat. 5p	1.425.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta CTX 1.3i Cat. Aut. 5p	1.580.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 5p	1.524.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	-	27.000	Sene	Sene	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 5p	1.600.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Mango 1.8i 16V 5p	1.657.000	1.796	105	182	9,5	8,5	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	66.000	-
Fiesta Cheers 1.8 D 5p	1.462.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta SX 1.8 D 5p	1.597.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Escort CLX 1.6i 16V 3p	1.780.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	27.000	25.000	25.000	71.000	-	-
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.010.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort XR3i 1.8 16V 5p	2.210.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort RS 2.000 i 16V 3p	2.410.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort RS Cosworth 3p	4.207.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	-	27.000	-	-	-	-	-
Escort RS Cosworth Lux 3p	4.432.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	-	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort CLX 1.4i Cat. 5p	1.660.000	1.393	71	163	15,4	8,3	403,6	-	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.6i 16V 5p	1.790.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.6i 16V 5p	1.905.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Ghia 1.8 i 16V 5p	2.045.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort CLX 1.8 D 5p	1.790.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p	1.985.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	27.000	Sene	Sene	Serie	104.000	67.000
Escort Noma. CLX 1.8i 16V	1.790.000	1.597	90	171	12,8	7,9	426,8	145.000	27.000	25.000	25.000	71.000	-	-
Escort Noma. Ghia 1.8i 16V	2.085.000	1.796	105	187	10,8	8,5	426,8	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Noma. Ghia 1.8D	2.025.000	1.753	60	155	18,1	6,7	426,8	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Cabrio CLX 1.8i 16V	2.510.000	1.796	105	187	10,4	8,3	404,0	145.000	27.000	Sene	Sene	Serie	104.000	67.000
Escort Cabrio XR3i 1.8 16V	2.760.000	1.796	130	198	9,3	9,0	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Orion CLX 1.4i Cat.	1.660.000	1.393	71	163	15,7	8,5	422,9	-	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.6i 16V	1.79													



HONDA

OFERTAS

Concerto:
Aprovechando la época navideña, Honda regala una moto «Scooter» Honda Vision o realiza una oferta equivalente al comprar cualquier modelo Concerto de la gama 93.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Samara 1.5 LX 5p	1.125.203	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477			Serie
Niva 1.6 4x4	999.000	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					Serie
Niva 1.6 4x4 Ikra	1.384.682	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0							Serie
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.404.150	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					Serie

LANCIA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Y-10 Fire	1.025.000	999	45	148	16,0	6,0	339,2							Serie
Y-10 Mia	1.105.000	999	45	148	16,0	6,0	332,2		Serie	Serie	Serie			Serie
Y-10 Mia Cat.	1.155.000	999	45	148	16,0	6,0	339,2							Serie
Y-10 Avenue Cat.	1.213.000	1.108	51	150	15,8	6,0	339,2		Serie	Serie	Serie			Serie
Y-10 Avenue Selectronic Cat.	1.337.000	1.108	51	145	18,1	6,3	339,2		Serie	Serie	Serie			Serie
Y-10 Ego	1.445.000	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2		Serie	Serie	Serie			Serie
Delta 1.5 LX	1.523.000	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5		Serie	Serie	Serie			Serie
Delta 1.6 GT ie Cat.	1.681.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	162.000	37.000	Serie	Serie	73.000		Serie
Delta 1.6 ie Rosso Cat.	1.770.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5			Serie	Serie			Serie
Delta HF Turbo 1.6 Cat.	2.198.000	1.585	135	200	9,0	9,6	389,5		37.000	Serie	Serie	73.000		Serie
Delta HF Integrato 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrato Celebración	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.600 I.e	1.999.000	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Dedra 1.800 I.e	2.235.000	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Dedra 2.000 I.e	2.598.000	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra 2.0 I.e Turbo	3.452.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra Integrato	4.067.000	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.577.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	95.000
Thema 2.0 I.e	3.213.000	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	95.000
Thema 2.0 I.e 16V	3.568.000	1.995	150	205	9,5	8,9	459,0		Serie	Serie	Serie	Serie	251.000	95.000
Thema I.e Turbo 16V	4.495.000	1.995	185	225	7,0	9,4	459,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.842.000	2.445	118	186	11,0	7,4	459,0		Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	95.000

LAND ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Defender 90 TDI 3p	2.664.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000						
Defender 110 TDI 3p	2.920.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000						
Defender 110 TDI 5p	3.080.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000						
Defender 90 TDI Pick Up	2.561.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000						
Defender 110 TDI Pick Up	2.726.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000						
Discovery TDI 3p	3.480.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	237.000	64.000	Serie	Serie	Serie		27.036
Discovery TDI 5p	4.393.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	Serie	71.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Discovery EFI V8 5p	4.572.000	3.532	155	166	16,1	17,8	425,1		Serie	71.000	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover EFI V8 3p	3.731.175	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	306.000	90.000	Serie	Serie	Serie		32.987
R. Rover Countryman V8 3p	4.102.574	3.947	182	166	9,9	15,3	447,5	306.000	90.000	Serie	Serie	Serie		
R. Rover Balmoral V8 3p	4.102.574	3.947	182	166	9,9	15,3	447,5	Serie	90.000	Serie	Serie	Serie		
R. Rover Vogue EFI V8 5p	6.391.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue SE V8 5p	6.756.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue SE V8 Aut.	7.213.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover SE V8 Aut.	7.579.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover TD 3p	3.731.175	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	306.000	90.000		1	1	Serie	32.987
R. Rover Countryman TD 3p	4.102.574	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	306.000	90.000	Serie	Serie	Serie		
R. Rover Balmoral TD 3p	4.102.574	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	Serie	90.000	Serie	Serie	Serie		
R. Rover TD 5p	5.394.000	2.500	120	152	15,8	10,0	447,5	Serie	90.000	Serie	Serie	Serie		32.987

LOTUS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Esprit Turbo	11.310.060	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.462.080	2.174	264	272	4,7	13,8	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Elan SE	5.742.080	1.588	165	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MAHINDRA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mahindra CJ 340	1.566.000	2.112	75	115	-	11,8	339,0							25.000
Mahindra CJ 540	1.658.000	2.112	75	115	-	11,8	375,0							25.000

MASERATI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
222	5.155.393	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	256.000	Serie
222 SE	6.480.224	2.790	250	240	5,7	14,6	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
222 SR	7.543.494	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
228	8.068.128	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie		Serie
422	5.995.436	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie		Serie
430	7.407.088	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	234.800	Serie
Spider E	7.461.899	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
Shamal	12.833.120	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie

MAZDA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
323 F	3.127.400	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT	2.842.880	1.840	140	198	8,2	8,4	339,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT-R 4WD	4.058.880	1.840	185	210	7,1	10,0	408,0							Serie
MX-3 1.8 24V	3.558.400	1.845	136	202	8,5	-	422,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-5 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i V6 24V Hatchback	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i V6 4WS Hatchback	4.192.000	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Xedos 6 V6 2.0i	4.436.480	1.995	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i V6 24V	4.485.120	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

LADA

OFERTAS

Samara:
Financiación especial con una entrada de **278.000 pesetas** y el pago de 12 cuotas mensuales de **6.000 pesetas** durante el primer año.



MERCEDES

OFERTAS

Clase 190:
Desde **54.606 pesetas** al mes.
Clase 200 y 400:
Desde **86.557 pesetas** al mes.
Clase S:
Desde **153.699 pesetas** al mes.

- Entrada del 30%.
- 14 cuotas anuales durante 4 años.



NISSAN

OFERTAS

Patrol Top Line 2:

PRECIOS NUEVOS



OPEL

OFERTAS

Corsa:
Hasta **160.000** pesetas de descuento en toda la gama.
Astra:
Descuento de **65.000** pesetas en todos los modelos de 3 y 5 puertas.
Astra de 4 puertas:
113.000 pesetas de descuento en todos los modelos de tres volúmenes.

Vectra:
120.000 pesetas de descuento en todos los modelos de la gama antigua.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Micra SLX 1.3 16V Aut. 5p.	1.820.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	-	26.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 3p.	1.959.000	1.597	95	180	10,4	7,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.030.000	1.597	95	180	10,4	7,5	421,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.030.000	1.597	95	180	10,4	7,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.675.000	1.998	143	210	8,2	9,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.750.000	1.998	143	210	8,2	9,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.870.000	1.597	95	185	10,4	7,7	440,0	-	40.000	-	-	-	-	-
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.060.000	1.597	95	185	10,4	7,8	440,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0 SLX 16V 4p.	2.330.000	1.998	122	200	9,9	8,5	440,0	180.000	40.000	Serie	Serie	-	200.000	-
Primera 2.0 SLX Aut. 4p.	2.710.000	1.998	122	200	10,3	9,0	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.370.000	1.998	150	220	8,4	8,9	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 SLX 16V 5p.	2.590.000	1.998	122	200	9,9	8,5	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 D LX 4p.	2.260.000	1.974	75	160	17,5	6,1	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Maxima 3.0i Aut.	4.470.000	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.212.000	1.998	143	210	8,2	9,5	413,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.192.000	1.809	171	227	7,5	10,5	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	7.870.000	2.960	283	250	6,0	13,5	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Prairie SLX 2.0	3.070.000	1.974	99	170	-	9,8	436,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 2.0i SLX 4p.	2.824.800	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 2.0i SGX 4p.	2.922.500	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
Serena 2.0 D SGX 4p.	2.870.600	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 1.6i LX 5p.	2.165.800	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 1.6i SLX 5p.	2.430.900	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 2.0 D LX 5p.	2.251.800	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Serena 2.0 D SLX 5p.	2.498.100	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Patrol Corto 6 Cil. Gas.	2.834.800	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	-	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. D	2.526.600	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5	-	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.720.500	2.820	95	135	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 6 Cil. D	3.026.600	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 6 Cil. TD	3.308.600	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto Top L. II Gas.	3.342.900	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Patrol Corto Top Line II TD	3.685.900	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. Gas.	3.243.600	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.376.800	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. TD	3.659.800	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon Top L. II 6 Cil.	3.427.600	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon Top Line II TD	3.729.200	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.781.269	2.664	99	150	18,7	9,6	436,5	-	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-

NOTA: Opción 1: Paquete opcional compuesto por elevalunas eléctrico, cierre centralizado y dirección asistida: 116.000 ptas.

OPEL

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Corsa 3p. City 1.2 4 vel	1.030.000	1.196	55	145	17,0	7,1	365,2	-	-	-	-	-	-	-
Corsa 3p. Swing + 1.2	1.226.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 3p. Swing + 1.2 Cat.	1.267.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 3p. Sport 1.2 Cat.	1.287.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 3p. Swing + 1.4 Cat.	1.325.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 3p. Sport 1.4 Cat.	1.345.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 3p. Joy Sport 1.4 Cat.	1.514.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	21.000	21.000	-	-	Serie
Corsa 3p. GSI Cat.	1.717.000	1.598	98	186	9,8	7,9	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Corsa 3p. Swing + 1.5 D	1.964.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 3p. Sport 1.5 TD	1.523.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	-
Corsa 4p. Swing + 1.2	1.312.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 4p. Swing + 1.2 Cat.	1.353.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 4p. Swing + 1.4 Cat.	1.411.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 4p. Swing + 1.5 D	1.437.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 4p. Swing + 1.5 TD	1.589.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 5p. Swing + 1.2	1.271.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 5p. Swing + 1.2 Cat.	1.312.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 5p. Swing + 1.4 Cat.	1.370.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 5p. GL + 1.4 Cat.	1.449.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Corsa 5p. Swing + 1.5 D	1.409.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	37.000
Corsa 5p. GL + 1.5 TD	1.627.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Astra 3p 1.4i Cat.	1.496.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	-	-	-	-	-	-	-
Astra 3p GL 1.4i Cat.	1.599.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p GT 1.4i Cat.	1.744.000	1.389	82	175	13,0	7,9	405,1	140.000	27.000	Serie	Serie	40.000	178.000	45.000
Astra 3p GL 1.6i Cat.	1.684.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p GT 1.6i Cat.	1.829.000	1.598	100	185	10,5	7,4	405,1	140.000	27.000	Serie	Serie	40.000	178.000	45.000
Astra 3p GSI 2.0i Cat.	2.197.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	48.000
Astra 3p GSI 2.0i 16V Cat.	2.607.000	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Astra 3p GT 1.7 TD	2.008.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	140.000	27.000	Serie	Serie	40.000	178.000	Serie
Astra 4p GL 1.4i Cat.	1.698.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	140.000	27.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GLS 1.4i Cat.	1.862.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GL 1.6i Cat.	1.783.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	27.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GLS 1.6i Cat.	1.947.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GLS 1.6i Aut. Cat.	2.064.000	1.598	100	180	11,5	9,1	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GT 1.6i Cat.	1.928.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	40.000	178.000	45.000
Astra 4p GLS 1.8i Cat.	1.962.000	1.796	90	180	12,5	8,3	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GL 1.7 D	1.783.000	1.686	80	153	18,0	5,9	423,9	140.000	27.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GL 1.7 TD														

PRECIOS NUEVOS



RANKING DE VENTAS

NOVIEMBRE

M.A.	Rank	Modelo	PVP
	1	Renault 19	4.998
	2	Renault Clio	4.898
	3	Seat Toledo	3.672
	4	Ford Fiesta	3.572
	5	Opel Astra	3.479
	6	Citroën ZX	3.282
	7	Opel Corsa	2.836
	8	VW Golf	2.826
	9	Ford Escort	2.602
	10	Seat Ibiza	2.285
	11	Renault 21	2.043
	12	Citroën AX	1.979
	13	Peugeot 405	1.885
	14	Peugeot 205	1.844
	15	Ford Orion	1.804
	16	Opel Vectra	1.789
	17	Fiat Uno	1.573
	18	Peugeot 309	1.137
	19	BMW Serie 3	1.130
	20	Peugeot 106	1.022
	21	Nissan Primera	843
	22	Fiat Tipo	798
	23	Renault 5	743
	24	Fiat Tempra	713
	25	VW Polo	693
	26	Ford Sierra	692
	27	Audi 80	657
	28	Rover 200	643
	29	Seat Marbella	611
	30	Audi 100	501
	31	BMW Serie 5	457
	32	Nissan Serena	450
	33	Citroën BX	449
	34	Volvo 400	433
	35	Lancia Dedra	429
	36	Suzuki Swift	381
	37	Nissan Micra	367
	38	Mercedes 300	319
	39	VW Vento	284
	40	Opel Omega	239
	41	VW Passat	238
	42	Mercedes 190	223
	43	Opel Calibra	215
	44	Mercedes 200	214
	45	Lada Samara	204
	46	Rover 100	193
	47	Toyota Corolla	187
	48	Honda Concerto	184
	49	Hyundai Pony	172
	50	Lancia Y-10	170

M.A.: mes anterior.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
405 MI 16 Cat.	3.537.000	1.998	155	215	9,8	10,3	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.195.000	1.905	70	164	18,1	6,4	440,8	152.200	45.400	-	-	Serie	-	-
405 GRDT	2.684.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	45.400	-	-	Serie	250.300	-
405 GRDT Break	2.794.000	1.905	92	177	13,2	7,4	439,8	Serie	45.400	-	-	Serie	250.300	-
405 SRDT	2.862.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	82.000
405 STDT	3.274.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.300	Serie
605 SRI	3.351.000	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	254.800	-
605 SVI Aut	4.132.800	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	5.043.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.248.000	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.915.300	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.952.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	254.600	Serie
605 SVDT	4.526.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

POLONEZ

Polonez 1500	1.051.000	1.481	75	160	16,0	8,8	420,0	-	-	-	-	-	-	-
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	---	---	---	---	---	---	---

PORSCHE

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
968	7.885.450	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.452.450	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	8.883.850	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.138.250	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	10.705.250	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	10.811.850	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	11.443.850	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 Turboload Cabx	13.914.250	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	11.187.850	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	11.661.450	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	12.493.450	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	13.453.450	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	-	-	-	-	-	-	Serie
911 Carrera RS Touring	13.453.450	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	384.960	177.080	Serie	Serie	182.860	Serie	Serie
928 GTS	13.056.650	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	13.056.650	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El cambio automático Tiptronic está disponible con un sobrepeso de 567.000 ptas. en el Porsche 968, 968 Cabrio, 911 Carrera 2 Coupé, 911 Carrera 2 Targa, 911 Carrera 2 Cabrio y 911 Carrera 2 Turboload Cabrio.

RENAULT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-4 GTL	980.000	1.108	34	120	...	6,7	366,8	-	20.200	-	-	-	-	-
R-5 Campus 3p	985.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	20.200	-	-	-	-	-
R-5 Campus 5p	1.045.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	20.200	-	-	-	-	-
Clio RL 1.1 3p	1.075.000	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 3p	1.160.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 3p	1.265.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375	-	-	-
Clio RT 1.2 3p	1.375.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio Mecano 1.2 3p	1.340.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio RT 1.4 3p	1.510.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.535.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	2.140.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	Serie
Clio S 1.7 3p	1.415.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.7 3p	1.605.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RT 1.8i 3p	1.620.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio Baccara 1.8i 3p	2.140.000	1.794	90	185	9,9	8,8	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Clio 16V 3p	1.795.000	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2	-	25.500	(1)	(1)	180.500	(1)	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.135.000	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 5p	1.220.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 5p	1.325.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375	-	-	-
Clio RT 1.2 5p	1.435.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio Mecano 1.2 5p	1.400.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio RT 1.4 5p	1.570.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.585.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.4 Aut. 5p	1.920.000	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	25.500	Serie	Serie	Serie	-	-
Clio S 1.7 5p	1.475.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.7 5p	1.665.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RT 1.8i 5p	1.680.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RL 1.9 D 3p	1.370.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.9 D 3p	1.450.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300	-	-
Clio RN 1.9 D 5p	1.510.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300	-	-
Clio RT 1.9 D 5p	1.620.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
R-19 RL 1.4 3p	1.495.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RT 1.8 3p	1.790.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000	-	-
R-19 RTI 1.8i 3p	1.915.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	(2)	(2)	72.000	184.500	72.000
R-19 16V 3p	2.280.000	1.784	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.4 4p	1.570.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RN 1.4 4p	1.670.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000	-	-	-
R-19 RT 1.8 4p	1.850.000	1.794	95	181	10,7	8,9	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000	-	-
R-19 RTI 1.8i 4p	1.995.000	1.721	107	190	10,5	8,8	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RTI 1.8i 4p	2.060.000	1.794	113	192	10,0	9,1	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 16V 4p	2.365.000	1.784	137	212	8,5	9,0	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.9 D 4p	1.685.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	-	29.000	-	-	-		

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

MODELO	PVP	CC	Cv	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
900 SE 1.6V Sp.	3.802.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 S 1.6V Cabrio	5.018.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 SE 1.6V Cabrio	5.581.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 T Sport 1.6V 3p	4.506.250	1.985	160	205	9,6	10,7	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 T Sport 1.6V Cabrio	6.221.250	1.985	160	200	9,6	10,7	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDI 2.3 1.6V 4p	3.981.250	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDEI 2.3 1.6V 4p	4.224.250	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.0 1.6V 4p	4.826.250	1.985	165	215	8,9	10,3	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT 2.3 1.6V 4p	5.120.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDET 2.3 1.6V 4p	5.658.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT Griffin 2.3 1.6V 4p	6.477.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.0 1.6V 5p	3.828.250	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.0 1.6V 5p	4.084.250	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.3 1.6V 5p	4.084.250	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.3 1.6V 5p	4.352.250	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.0 1.6V 5p	4.928.250	1.985	165	215	8,9	10,3	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.3 1.6V 5p	5.223.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSET 2.3 1.6V 5p	5.786.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 1.6V	5.543.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



SEAT

OFERTAS

Marbella:

Desde 50.000 a 117.000 pesetas de descuento según versiones.

Ibiza 3p:

Descuento de 64.000 pesetas.

Toledo:

250.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado y una financiación especial en la cual se pagan

19.900 pesetas al mes durante el primer año y 39.967 pesetas en 14 cuotas anuales los tres años siguientes.

SEAT

MODELO	PVP	CC	Cv	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Marbella Kiss	791.100	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Maxi Moto	791.100	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Jeans II	889.000	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Special	899.000	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	13.696	-	-	-	-	-
Marbella CLX	974.100	903	42	130	20,3	7,0	347,5	-	13.696	-	-	-	-	-
Ibiza Friend 1.2 3p.	998.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Friend 1.2 i Cat. 3p.	1.068.000	1.193	70	157	14,5	7,5	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Friend 1.5 3p.	1.180.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Friend 1.5 i Cat. 3p.	1.250.600	1.461	92	175	12,1	7,7	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Sport 1.7 i 3p	1.461.000	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Sport 1.7 i Cat. 3p	1.506.100	1.671	102	182	10,4	8,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Friend 1.2 5p.	1.064.500	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Friend 1.2 i Cat. 5p.	1.134.500	1.193	70	157	14,5	7,5	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Friend 1.5 5p.	1.247.100	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Friend 1.5 i Cat. 5p.	1.317.100	1.461	92	175	12,1	7,7	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Sport 1.7 i 5p	1.527.500	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Ibiza Sport 1.7 i Cat. 5p	1.527.600	1.671	102	182	10,4	8,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Toledo 1.6 CL	1.666.000	1.595	72	170	13,2	7,6	432,1	169.800	38.496	-	-	74.000	-	-
Toledo 1.6 GL	1.781.000	1.595	72	170	13,2	7,6	432,1	169.800	38.496	-	-	74.000	-	70.900
Toledo 1.8i CL	1.817.100	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	-	-	Serie	-	-
Toledo 1.8i GL Sport	2.039.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	-	-	Serie	-	-
Toledo 1.8i GLX	2.245.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	154.800	70.900
Toledo 2.0i GLX Sport	2.302.300	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	70.900
Toledo 2.0i GLX	2.481.200	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	70.900
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.692.700	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	70.900
Toledo 2.0i GT	2.551.600	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 2.0i GT Aut.	2.763.100	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.8i GT 1.6V	2.814.500	1.781	128	208	8,8	9,5	432,1	Serie	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 D CL	1.942.200	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	18.200	Serie	-	-
Toledo 1.9 D GL	2.059.600	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	18.200	Serie	-	-
Toledo 1.9 D GLX	2.273.200	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	Serie	Serie	-	70.900
Toledo 1.9 TD GL	2.130.500	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	169.800	38.496	Serie	18.200	Serie	-	70.900
Toledo 1.9 TD GLX	2.344.100	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	154.800	70.900

NOTA: Todos los modelos de la gama Seat Marbella están disponibles con carburador electrónico a un sobreprecio de 50.000 ptas. Todos los modelos de la gama Seat Toledo están equipados con catalizador.

SKODA

MODELO	PVP	CC	Cv	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Favorit	885.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Plus	955.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Komfort	1.150.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	Serie	-	Serie
Forman	1.060.000	1.289	58	140	17,0	7,9	416,0	-	-	-	-	-	-	-
Forman Marathon	1.200.000	1.289	58	140	17,0	7,9	416,0	-	-	-	-	-	-	Serie

SUBARU

MODELO	PVP	CC	Cv	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Legacy 1.8 GL 1.6V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	93.800
Legacy 1.8 GL 1.6V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	93.800
Legacy 2.2 GX 4WD	2.989.687	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	132.475
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.356.621	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	132.475
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.583	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	132.475
SVX 4WD Aut.	6.227.000	3.319	230	235	7,5	11,9	462,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SUZUKI

MODELO	PVP	CC	Cv	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Swift 1.3 GL	1.285.282	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	-	-	-	-	-	20.000
Swift GTI 3p	1.832.670	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	170.000	20.000	Serie	-	Serie	-	60.000
Swift Sedan 1.6 GLX	1.803.172	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	170.000	20.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	2.077.459	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	170.000	20.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Swift 1.3 i Cabrio	2.452.285	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	Serie	20.000	-	-	-	-	-
Samurai Mil Playa	1.100.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Met.	1.284.859	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Lona	1.486.551	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	-	-	-	-	-	20.189
S J 413 Techo Duro	1.557.625	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	-	-	-	-	-	20.189
S J 413 Techo Met.	1.523.835	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	-	-	-	-	-	20.189
S J 413 T. Lona Long Body	1.422.694	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	-	-	-	-	-	20.189
S J 413 T. Duro Long Body	1.512.501	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	-	-	-	-	-	20.189
Vitara Cup. Techo Duro	1.645.000	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	-	-	-	-	-	-	20.189
Vitara Techo Lona	1.755.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona Lujo	1.891.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189					



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:

El modelo más joven y dinámico de la marca Volkswagen disfruta ahora de un descuento de hasta **150.000 pesetas.**

Passat:

En estos modelos se ofrece ahora un descuento de **200.000 pesetas.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Plintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
440 2.0i	2.578.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	
440 GLT	2.875.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 1.8i	2.370.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	
460 2.0i	2.578.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	
460 GLE	2.875.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE Aut.	3.025.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
480 Turbo	3.510.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT	4.285.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.585.000	2.435	170	205	9,8	10,5	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i	3.767.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut.	3.870.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i S. Wagon	3.820.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.925.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo	3.984.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo S. Wagon	4.025.000	1.986	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo	4.130.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo S. Wagon	4.180.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD	4.130.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.180.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 16V	5.165.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.160.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.195.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Executive	7.885.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

YUGO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Plintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
45 A	793.799	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
45 A Star	833.147	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
55 A	867.520	1.116	55	145	17,0	8,5	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
65 A	978.731	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.089.991	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.095.032	1.299	74	157	13,5	7,5	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	396,0	168.420	33.430	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.3 EFI Cat.	1.413.854	1.299	74	160	14,7	7,8	396,0	168.420	33.430	38.800	27.160	-	-	71.140

14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.



Suscríbase ahora a **Motor 16** y los tendrá todos con un **20%** de descuento.

O lo que es igual, 10 números **GRATIS** al año. De la manera más cómoda y sin correr el riesgo de perderse alguno. Cada semana en Motor 16, la mejor información del mundo del motor. A domicilio.



Si, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas.

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n.º _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción

España	14.560 ptas	América, África	35.256 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez	29.016 ptas	Asia, Oceanía	48.516 ptas

ENVIAR A MOTOR 16 CAMBIO Y RUSCONI, S. A. C/ HERMANOS GARCIA NOBLEJAS 39 28037 MADRID

PRECIOS USADOS

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión.

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S.	—	770	690	640	540
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	830	750	670
Alfa 33 1.5 TI	—	860	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	—	820	740	600	540
Alfa 33 1.7 IE	—	900	820	730	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	900	810	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	—	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	970	810	720	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1230	1110	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1040	980	780	710	—
Alfa 75 1.8 IE	1290	1160	1090	—	—
Alfa 75 1.8 T América	—	1330	1230	1110	—
Alfa 75 2.0 C	—	930	790	680	—
Alfa 75 2.0 T.S	1800	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1410	1200	1080	870	760
Alfa 75 2.4 TD	1570	1330	1200	—	—
Alfa 75 2.5 QV	—	1210	1040	880	710
Alfa 75 3.0 América	1930	1640	1490	1340	1210
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	—	600
Sprint 1.5	—	—	—	—	680 530
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	840 760
GTV 2.0	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1150 1030
164 T. S. Base	2030	1830	1650	—	—
164 T. S. Circa	2160	1940	1750	—	—
164 T. S. Luxe	2340	2110	1900	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	2410	—	—
164 3.0 Quadrifoglio	3620	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	—
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	—	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	—	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	—	—
Coupe GT	—	—	—	1220	930
Coupe Quattro	—	—	—	1700	1290
Coupe 2.2 E	2470	2220	2000	—	—
Coupe 2.2 Quattro	2920	2630	2370	—	—
Coupe 20 V	2860	2570	2310	—	—
Coupe 20 V Quattro	3250	2920	2620	—	—
100 2.0	2280	—	—	—	—
100 2.3	2490	—	—	—	—
100 2.3 Quattro	3010	—	—	—	—
100 2.3 Aut.	2650	—	—	—	—
100 2.8 V6	3080	—	—	—	—
100 2.8 Quattro V6	3490	—	—	—	—
100 2.8 Aut. V6	3270	—	—	—	—
100 S4	4630	—	—	—	—
100 2.5 TDI	2890	—	—	—	—
100 Avant 2.3	2790	—	—	—	—
100 Avant 2.3 Quattro	3340	—	—	—	—
100 Avant 2.3 Aut.	2980	—	—	—	—
100 Avant 2.8 V6	3390	—	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	—	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	—	—	—	—
100 Avant 2.5 TDI	3200	—	—	—	—

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/318 i	—	1280	1160	1010	940

CITROEN

MODELO	91	90	89	88	87
316 4p	1450	1370	1280	1100	980
316 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318 i	1540	1450	1330	1140	1010
318 4p	1620	1540	1420	1220	1100
318 4p (nuevo)	2200	—	—	—	—
318 i S	1800	1620	—	—	—
318 i Cabrio	2410	2180	—	—	—
320 i	1800	1670	1540	1380	1220
320 i 4p	1890	1760	1620	1460	1300
320 i 4p (nuevo)	2650	—	—	—	—
320 i Touring	2590	2340	—	—	—
320 i Cabrio	2770	2500	—	—	—
324 D	1670	1540	1480	1350	1220
324 TD	1990	1800	1620	1460	—
325 i	2280	2120	1960	1800	1670
325 i 4p	2360	2190	2030	1870	1750
325 i 4p (nuevo)	3210	—	—	—	—
325 i X	2650	2440	2320	2190	1980
325 i Touring	3090	2770	—	—	—
325 i Cabrio	3320	2990	—	—	—
M3	4460	4110	3770	3090	2780
520 i	—	—	—	—	93

PRECIOS USADOS

MODELO	91	90	89	88	87
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDD	1620	1480	1310	—	—

FORD

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V	—	—	—	350	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	400	310
Fiesta Sport y Ghia 1.4	—	—	—	490	420
Fiesta Super Hi 1.6 D	—	—	—	—	340
Fiesta Top D 1.6	—	—	—	440	400
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	470	350
Fiesta XR2	—	—	—	700	630
Fiesta C 3p	750	650	580	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	—	—
Fiesta C 5p	810	690	620	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	—	—
Fiesta CL X 1.1 5p	900	750	680	—	—
Fiesta CL X 1.4 3p	840	720	650	—	—
Fiesta CL X 1.4 5p	890	760	680	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2 i	1130	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1480	1250	1120	950	760
GLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	680	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	—	—	—	850	720
Orion Ghia GT y Millo. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Orion GLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Milonara 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1160	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Escort CLX 1.6 3p	1200	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1240	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1380	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1380	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1140	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1360	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8D	1260	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1790	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 y Ghia 1.8 D	1300	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat.	1390	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1380	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1490	—	—	—	—
Orion CLX 1.8 D	1190	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1360	1290	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 i 5p	1480	1260	1120	990	890
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	2010	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2080	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.9 i	2400	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio GL Turbo D	2000	1780	1600	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060	—	—

JAGUAR

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5700	5200	4750	4300	3800
XJS 3.2	4450	4100	—	—	—
Sovereign 3.6 Aut.	5650	4850	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
XJS 3.6	—	—	4100	3750	3450
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	4800	4200	3800
XJS 4.0	5150	4700	4500	—	—
Sovereign 4.0 Aut.	5650	5200	5000	—	—
Daimler 4.0 Aut.	6400	5800	5200	4400	3900
XJS 3.6	5450	4900	4450	4000	3500
XJS V12 Aut.	6050	5400	4900	4400	3800

LANCIA

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Fila	—	550	470	420	—
Y 10 Fire	670	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo	—	730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	580
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	—	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	—	800	680
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1900	1730	1540	1300	1110
Thema V6	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2100	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1980	1780	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2270	2090	1890	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Dedra 1.600 ie	1380	1310	—	—	—
Dedra 1.800 ie	1540	1480	—	—	—
Dedra 2.0 ie	1790	1690	—	—	—
Dedra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	91	90	89	88	87
190 E 1.8	2090	1800	—	—	—
190 E 2.0	2740	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	2930	2670	2360	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	—	3500	3100
190 E 2.6	3400	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5000	4560	4100	—	—
190 D	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1980	1780

MODELO	91	90	89	88	87
190 D 2.5 T	3130	2860	2570	—	—
200 D	3060	2790	2450	2150	1930
250 D	3340	3050	2680	2350	2110
300 D	3630	3310	2910	2550	2290
300 TD	4080	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	4840	4420	3870	3400	3090
200 E	2850	2600	2280	2000	1800
230 E	3330	3040	2680	2340	2100
230 CE	4460	3980	3400	2980	2680
230 TE	3780	3430	3010	2640	2370
260 E	3880	3550	3110	2730	2460
300 E	4200	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Motc	5310	4840	4250	3720	3350
300 CE	5020	4580	4020	3520	3170
300 TE	4630	4220	3730	3240	2920
260 SE	3760	3220	2690	2420	2150
300 SE	4040	3460	2980	2590	2310
300 SEL	4340	3710	3110	2780	2480
420 SE	4900	4200	3500	3140	2800
420 SEL	5250	4490	3740	3370	3000
500 SE	5290	4540	3780	3400	3030
500 SEL	5800	4970	4140	3720	3320
560 SEL	6180	5000	4180	3760	3360
300 SL	6500	5200	4300	3800	3320
420 SL	—	—	—	5500	4880
420 SEC	5890	5050	4210	3800	3370
500 SL	—	—	—	6080	4600
500 SEC	6250	5350	4470	4020	3570
560 SE	7820	6700	6030	—	—
560 SEC	8140	6970	6280	—	—

OPEL

MODELO	91	90	89	88	87
Corso 1.0	640	540	480	410	320
Corso Joy 1.2 3p	790	—	—	—	—
Corso GL y Swing 1.2 3p	750	640	580	490	450
Corso 1.3 3p	830	710	640	540	480
Corso Joy 1.4 3p	900	—	—	—	—
Corso Swing 1.4 3p	780	—	—	—	—
Corso GSI	1020	870	740	670	—
Corso GL y Swing 1.2 4p	810	680	620	520	460
Corso 1.3 4p	870	750	670	570	510
Corso SR y GT 1.3	840	720	650	540	410
Corso CL 1.4 4p	900	—	—	—	—
Corso Swing 1.4 4p	840	—	—	—	—
Corso GL 1.2 5p	830	700	640	540	480
Corso Swing 1.2 5p	780	670	600	510	460
Corso 1.3 5p	850	730	650	560	500
Corso GL 1.4 5p	880	—	—	—	—
Corso Swing 1.4 5p	810	—	—	—	—
Corso 1.5 D 3p	780	670	610	470	420
Corso 1.5 TD 3p	860	730	630	560	—

MODELO	91	90	89	88	87
Corso 1.5 D 4p	840	710	610	500	450
Corso 1.5 TD 4p	910	770	650	590	—
Cor					

SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	—
R-19 TXE 3p	1130	1010	860	770	—
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	—
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	—
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TXI 3p	1230	1110	—	—	—
R-19 TXI 5p	1270	1140	—	—	—
R-19 1.6V 3p	1440	1300	—	—	—
R-19 1.6V 5p	1160	990	840	760	—
R-19 1.6V 3p DA	1210	1020	870	790	—
R-21 TS	1230	1040	870	780	—
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1620	1450	1210	1060	920
R-21 GTX	1370	1240	1040	940	—
R-21 TXI	1820	1640	—	—	—
R-21 2 Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1490	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TXI	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3780	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2280	1950	1780	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	1380	1010	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2260	—	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2620	—	—	—	—
Espace RXE V6 i	2990	—	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2140	—	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2510	—	—	—	—

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE/PEI	—	950	850	750	670
216 Vitese	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GTI	1700	—	—	—	—
820 Si	2000	1700	1500	1300	1100
827 Sterling	2500	2200	1900	1600	1300
827 Vitese	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro 2.0 EFI	1090	950	810	680	570
Montego Mayfair	—	—	—	710	620
Montego 1.6 SL	950	850	760	—	—
Montego 2.0 EFI	—	—	—	850	760
Montego GSi 2.0	1090	950	850	—	—
Montego GTI 2.0	1140	1000	900	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1190	1040	950	850	760
Montego DSi Turbo	1190	1040	900	—	—

SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40/Marbella/Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L. Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL GL y GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	770	660	560	440	320
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	480	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL Crono y CLX 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SMI 1.5 3p	1020	860	760	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str 0.9 5p	760	630	570	480	430
Ibiza Disc. Spc. Str 1.2 5p	820	690	630	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	500	450
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	630	530	490	420	360
Ibiza GLD y XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	680	580	520	440	350
Ibiza GLD y XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L. Gl. Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L. GL y Bn y Tour. 1.5 790	670	590	490	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD y Touring D	850	720	650	420	320
Malaga GLD y GLXD	900	770	600	470	370
Teledo 1.6 GL	1140	—	—	—	—
Teledo 1.6 GL	1220	—	—	—	—
Teledo 1.8 GL	1230	—	—	—	—
Teledo 1.8 GL	1310	—	—	—	—
Teledo 1.8 GLX	1470	—	—	—	—
Teledo 2.0 GL	1400	—	—	—	—
Teledo 2.0 GL	1480	—	—	—	—
Teledo 2.0 GLX	1620	—	—	—	—
Teledo 2.0 GT	1640	—	—	—	—
Teledo 1.8 GT 1.6V	1820	—	—	—	—
Teledo 2.0 GLX Aut.	1760	—	—	—	—
Teledo 2.0 GT Aut.	1790	—	—	—	—
Teledo 1.9 D CL	1320	—	—	—	—
Teledo 1.9 D GL	1390	—	—	—	—
Teledo 1.9 TD GL	1420	—	—	—	—
Teledo 1.9 TD GLX	1570	—	—	—	—

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EKD y GTD Aut.	—	—	—	—	380
Solara Escorial /Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Buggy 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670

OTRAS MARCAS

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	580
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	680
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	990	840	710	650	—
Jetta CL 90 cv	1090	920	780	700	—
Jetta GT	1420	1200	1040	880	680
Jetta CLD	1150	970	830	740	—
Jetta CL TD	1150	980	840	750	—
Pasat 1.8 CL	—	—	—	510	420
Pasat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Pasat 1.8 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Pasat CL 90 cv	1340	1200	1060	970	—
Pasat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Pasat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Pasat GT 1.6 v	1950	1780	1580	1420	—
Pasat CL TD	1540	1380	1250	1120	—
Pasat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Pasat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Pasat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 1.6 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2840	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8 y GX TD	—	—	—	—	480
Sorocco GT	1250	1070	960	810	660
Sorocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Sorocco GT 1.6V	1430	1220	1040	940	—

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	860
244 GJT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GJT/GLE	1890	1620	1480	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1960	1770	1590	—	—
480 Turbo	2080	1970	1770	—	—
480 ES	2060	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2350	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLI	—	1680	1		



INTERES



AUTOS PACIFICO

OFERTON: FORD ESCORT 1.6I CABRIO. CAPOTA ELECTRICA. DE CONCURSO BLANCO. GARANTIA FORD. MES 42.000.

OFERTON: SEAT TOLEDO 1.8 GL ROJO. M-NT. COMO NUEVO MUY POCOS KILOMETROS. A/A. MES:33.000.

OFERTON: FORD SIERRA 2.0 GT 5P. BLANCO. M-NJ. TAN SOLO 2000KMS. ¡COMPRUEBALO! A/A ABS. MES: 43.000.

AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190
FINAL DR. ESQUERDO. (METRO PACIFICO)
TEL: (91) 5 52 55 04 (5 LINEAS)

PACIFICO. Fiat Tipo 1.4 DGT. rojo, M-LX, 24.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Escort 1.6 CLX, blanco, M-MU, 1.100.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Sierra 2.0 4P, blanco, M-KJ, 24.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Sierra 2.0i GT, plata, A.A., año 92, 43.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Fiesta 1.1 CLX, M-MT, 35.000 ptas., blanco. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Vectra 2.0i CD, beige met., M-KT, A.A., 35.000

mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Kadett 1.7D SP, blanco, M-LW, 23.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Seat Toledo 1.8 i GL, A.A., M-NT, rojo, en perfecto estado, 34.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Peugeot 309 GL Perfil, M-KB, plata, 695.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault S-5 GTL Triana, blanco, M-JW, 17.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Escort 1.6 i Cabrio, capota

eléctrica, a estrenar, 42.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault Espace 2L i RT, blanco, M-NM, A.A., 65.000 mensual, garantía de la marca. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 21 Nevada, gris met., M-IT, 945.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 19 GTS 5P, rojo, M-NM, A.A., alarma, 28.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Escort 1.8 CLX, Diesel, blanco, año 92, 32.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

GARCIA PROL. Audi 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. BMW 524 TD, año 1987, 275.000, garantía un año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Jeep Cherokee Limited, año 89, 2.590.000, garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Mercedes 190, 2.3 aut., full, año 89, 2.290.000, garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Mercedes 300 E, año 87, 2.390.000, garantía un

año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Porsche 944, año 88, 2.300.000, garantía un año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Renault Alpine V6 Turbo, año 89, 2.975.000, garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Citroën BX 19 TGS, año 90, 890.000, garantía de un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Alfa Romeo 75 2.0, año 87, 690.000, garantía. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Alfa Romeo 75 2.0 TS, año

87, 990.000, garantía. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Opel Calibra 2.0 16 V, año 91, 2.300.000, garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Seat Ibiza SXI 1.5, año 88, 790.000, garantía un año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Peugeot 405 MI 16 V, ABS, año 89, garantía un año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Renault Espace Quadra, año 89, 2.675.000, garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Alfa Romeo 75 2.0 TS, año



OFERTAS DE LA SEMANA

MERCEDES 300 E	AÑO 89	2.970.000
BMW 535 I AUTO	AÑO 89	3.100.000
CITROËN XM V6 I	AÑO 91	3.100.000
MITSUBISHI ECLYPSE	AÑO 91	2.690.000
RANGE ROVER 5 P	AÑO 89	2.650.000

C/ Juan Alvarez Mendizabal, 39
28008 MADRID
TEL: (91) 5 41 00 36

SUPER - OFERTA

14.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA Y-10
14.000 PTAS (7 DIAS) FURGONETA FORD CURRIER
21.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA DEDRA 1.6

KILOMETRAJE ILIMITADO

ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

LICENCIA TRAVANCO

INFORMACION Y RESERVAS EN:
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190 TEL: (91) 5 52 55 04 - M-28007
AVDA., DE LOS TOREROS, 12 TEL: (91) 3 56 65 78 - M-28028
VILADOMAT, 212 TEL: (93) 4 39 38 66 B-08029

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Wva 75, año 87.
- Audi 100, años 86 y 89.
- BMW 535i, años 88 y 90.
- BMW M-5, año 90.
- Citroën AX 11 RE, 30.000 km.
- Fiat Tipo 16V, año 81.
- Limousine Ford Lincoln, año 89.
- Mercedes 300E 24V, años 90 y 91.
- Mercedes 300 Fern. 9 plazas, año 88.
- Mercedes 230-CE, año 88, extras.
- Mercedes 300-E, años 88 y 90.
- Mitsubishi Eclipse, año 93.
- Opel Vectra GT, año 90.
- Peugeot 405 SRI, 32.000 km.
- Renault 21 Turbo, año 89.
- Ranger Rover, años 86 y 89.
- BMW 320i 4P, año 91, 17.000 km.
- Renault 19 Chamade, año 89.

IMPORTACION DE CUALQUIER VEHICULO JAPONES, ALEMAN, AMERICANO, ETC, CON GRANDES DESCUENTOS Y ENTREGA INMEDIATA.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

Motor 16



INTERES



F. TOME, S. A. Ford Escort GL, año 88, garantía 18 meses, por 750.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Citroën AX 14 TRS, año 87, por 495.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

(91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Peugeot 505 GTD Turbo, intercooler, impecable, garantía 12 meses, por 1.090.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Citroën BX 19 GTL A.A.

F. TOME, S. A. Ford Escorpio 2.9 T Ghia, con todos los extras, año 88, garantía 18 meses, por 1.590.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Ford Escort RS Turbo, precioso, año 89, con garantía de 18 meses, por 1.190.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Passat GT 16 V, como nuevo, garantía de 18 meses, por 1.490.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Caravelle GL, año 89, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Seat Ibiza, año 91, con pocos kilómetros, con garantía, por 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Seat Ibiza, año 91, con pocos kilómetros, con garantía, por 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Classic, año 88, 18 meses de garantía, por 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Audi 100 CD, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiación hasta 36 meses
Creditec S.A. Monto Espartero Capar Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos dando siempre.

P: de la Castellana, 278. Tels. 315 31 40 - 315 32 40

Castellana Motor S.A.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

OPORTUNIDAD. BMW G28CSI, M-EH, impecable, techo cuero, kit 1.250.000 José Ignacio. Teléfono (943) 29 17 00.

KARTS 125 cc, 6 velocidades, refrigeración líquida, nueva categoría en España. Tel. (93) 692 18 24.

FIAT Panda Treking 4x4, extras, 15.000 km, año 92, 850.000 ptas. Teléfono (93) 427 21 50, tardes.

VOLVO 860 GLE, a estrenar, ganado en concurso, gran descuento. Teléfonos 593 82 16 y 663 74 15. Preguntar por Javier.

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

CREDITECNICA
LA MEJOR FINANCIACION
EN 48 HORAS

DESDE 13,9%

Teléfono móvil GRATUITO



DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE
EXPOSICION Y VENTA: C/ Velazquez, 146. Tel. 564 55 56
TALLERES: Tel. (91) 658 11 97

Motor 16



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE



SUPERCINCO GT Turbo competición, barátísimo. Azcona, 62.

BMW 325 IX, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, asientos Recaro, garantía de 6 meses. Tels. 725 86 21/22.

BMW 325 I Cabrio, negro diamante, llantas BBS, impecable estado, gran oportunidad, 2.350.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

MERCEDES 560 SEL, full equip, año 87, inmejorable estado, 4.950.000 ptas. Tels. 725 86 21/22.

VW Golf Sprinter 1.6 4P, impecable estado, garantía 12 meses, facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

PROMOCION especial Suzuki Samurai y Vitara, entrega inmediata. Información: Azcona, 62.

BMW 316 4P, año 86, español, perfecto estado, oportunidad, sólo 650.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

BMW 318i, llantas, techo, español, 850.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

MERCEDES 190 E, español, M-LF, azul marino, aire, ABS, etc., garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

EMPRESARIO, profesional: no compre, alquile a largo plazo, con grandes ventajas fiscales y económicas. Tels. 725 86 21/726 17 17. Eurorental.

SUBARU Coupé Turbo, inyección, tracción total, aire, servodirección, techo, lunas eléctricas, etc., M-JY, 40.000 km., impecable, garantía 12 meses, 1.550.000. Tel. 725 86 21.

LANCIA Y 10, seminuevo, M-KN, 490.000 ptas., facilidades 100.000 ptas. entrada/24 meses a 19.630 ptas. Tel. 725 86 21.

PEUGEOT 205 GTI, A/AC, M-JU, perfecto estado, con garantía, 1.075.000 pesetas; 150.000 entrada/36 meses a 34.377 ptas. Azcona, 62. Teléfono 725 86 22.

PEUGEOT 205 CJ Cabrio, impecable estado, año 90, garantía 12 meses, 1.100.000 ptas., facilidades. Tel. 725 86 21.

MERCEDES 2.5 16 V, de ejecutivo, todos extras, 2 años, muy cuidado. Tel. (91) 522 78 37. Garantizado.

SATURN SC Coupé (GM) 2.0 L 16V, 125 CV, full equip, manual, 20.000 kilómetros, impecable, único, M-MT, 2.400.000. Tel. (91) 314 59 96.

VAROSA Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 606 51 49 - 15 11. FAX: 607 67 05

FORD PROBE 93

VAROSA Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 606 51 49 - 15 11. FAX: 607 67 05

HONDA CIVIC COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velázquez, 146
Tels.: 564 55 56
564 56 31

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n
Paracuellos (Madrid)
Tel.: (91) 658 11 97. Fax: (91) 658 13 60



MITSUBISHI 3000.



VAROSA motors

Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 607 67 05

**•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA**

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic



Entrega inmediata todas unidades y colores

NOVEDAD FORD PROBE 93

MITSUBISHI 3000, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.

MITSUBISHI Eclipse GS 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h., aire acondicionado, elevalunas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento.

Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

HONDA Civic, **TOYOTA Celica**, **NISSAN 300 ZX**.

MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4. Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.

QUADS. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Mitsubishi, seguridad y servicio. Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 y 606 15 11.

MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.

MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 235 km/h.

MERCEDES 190, 2.3. 16V, antracita, full

equip, muy cuidado. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

MITSUBISHI Mirago, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.

VAROSA Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, tam-

bién después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

BMW 325i, 4 puertas, dic. 85, blanco, impecable, véalo a toda prueba, 1.300.000 ptas., urge, particular. Tel. (93) 430 48 27.

VENDO BMW-M3, impecable, urge dinero, 2.700.000 ptas. Tel. (985) 59 71 07.

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 269 34 15 • 469 78 06
FAX: 469 22 70

ECLIPSE GSX.
Probado:
Motor-16, 24 Marzo.
•0-100, 6,5 seg
•Vel. Max. 230 Km/h.
•Consumo a 90, 6,7 L.

ECLIPSE GS.
Full Equip. 3.692.000

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

**•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA**

**MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH**



EQUIPO ELSAN - Teo Martín



**CAMPEONES
DE ESPAÑA
DE TURISMOS
1992**

VENCEDORES DEL MAS DIFICIL
DE LOS CAMPEONATOS
NACIONALES, FELICITAN A
SUS RIVALES POR
LA COMPETENCIA Y
DEPORTIVIDAD DEMOSTRADAS



PILOTO	EQUIPO	PUNTOS
KURU VILLACIEROS	ELSAN-Teo Martín (BMW)	129
CARLOS PALAU	OFICIAL FORD	127
PEP BASSAS	OFICIAL BMW	105
PÉREZ SALA	OFICIAL NISSAN	103
IÑAKI GOIBURU	SANTA LUCIA (BMW)	64



New Mode

Pol. Ind. Alparrales, Par. 78 - Cto. Estremadura, Km. 29
C/ Dehesa Mary Martín, 19 - P.I. Alparrales - Par. 78
28600 NAVALCARNERO (Madrid)
TELÉFONO (91) 811 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

PARTICULAR

Vende
**ALFA 33 1.7 SW,
FAMILIAR**
Aire acondicionado,
Bastos, radio 48
KG. 50.000 kilometros,
muy buen estado.
1.000.000 ptas.

TEL: (91) 787 06 72.

**PONTIAC
TRANS - AM**

ROJO - 244 CABALLOS
FULL EQUIP. TARGA. ABS.
AIRE ACONDICIONADO KITS
SPOILERS.

OPORTUNIDAD

(91) 632 04 71

HORAS COMIDA

Si lo tuyo son las dos ruedas,
no te conformes con
cualquier cosa



REGALO
2
CASCO
SHOEI
YAMAHA FZR
1000 EXUP
M-MJ
SE VENDE
890.000 PTAS
TEL: DE DIA: 407 27 00 (ext. 460)
DE NOCHE: 851 55 77

Mobauto, s. a.

FORD

LANCIA

AGENCIA OFICIAL

VEHICULOS DE OCASION TOTALMENTE
REVISADOS Y GARANTIZADOS
POR 6 MESES

RECAMBIOS ORIGINALES
REPARACIONES GARANTIZADAS POR
TRES MESES O 2000 KM.

EXPOSICION Y VENTA:
RIO ULLA, 12
(ENTRADA POR ALCALA, 366
TELÉFONOS: 2 68 16 06-05
28017 MADRID

TALLERES Y RECAMBIOS
ESTEBAN COLLANTE, 26
TELÉFONO: 4 08 61 91
28017 MADRID

SE VENDE
CITROËN
COMPETICION
COPA AX GTI

VOLANTE MOMO ARNES... BAKET
OMBUENO, 8 LLANTAS.
PREPARACION TAVACAR
PRECIO: 1.300.000. PTAS.
DEJAR MENSAJE.
TEL: 441 08 19

SE VENDE

SCOOTER PEUGEOT
RAPIDO FUN
50 C.C.
IDEAL REGALO NAVIDAD
COMO NUEVO
SIEMPRE GARAJE, 430 KM
LLAMAR MAÑANAS
JUAN. TEL: 407 27 00 EXT: 735

AUTOMOBILH

Ast/MS. Steindamm,
51. 2000. Hamburgo 1.
Tel. 49 40 24 13 46.
Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes

(incluida nueva serie SE/L). BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

BENEFICIESE! Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

PATROL GR 28 TD, a estrenar, modelo 1992, disponibles 11 unidades en Tecnipauto, S. L. C/ Rioja, 4. 31008 Pamplona. Teléfono (948) 26 27 62. También Harley-Davidson y Triumph.

VENDO BMW 535-I, moderno, 40.000 km, cuero, air-bag, aire, Hi-Fi, techo, cristales espejos eléctricos, llantas especiales, etc., en perfecto estado, como nuevo, 3.500.000. Tel. (958) 63 21 54.
PORSCHE 911 Carrera Targa SC, M-HV, blanco perla, semidescapotable, buen precio. Tels. 730 63 72/79.
TOYOTA Celica GTS, full equip, vendo, 1.700.000. Tel. (948) 26 14 48.



• Cobertura Europea.
• Hasta 2 años de Garantía.
• Servicio Asistencia 24 horas.
• Financiación Especial VW Credit.

Ferper
Avda. General Mola, 18
Tel. 715 35 50
POZUELO DE ALARCÓN

SE VENDE
**FORD SIERRA
COWORTH 4X4**
A MATRICULAR
VENDO O CAMBIO

BMW 750I
TECHO, CUERO RADIO CASSETTE
FULL EQUIPO
58.000 KMS
TEL 900-68 85 40
A PARTIR 10 DE LA NOCHE
(90) 5 25 76 58

COMINTRA, S.L.

**VOLKSWAGEN
CORRADO VR6**
Techo, Cuero, Climatizador,
Compac disc, Alarma
Asientos calentables, volante
ajustable. **NUEVOS.**
3.850.000. Ptas.
Tel: (91) 715 81 72

DISTRIBUIDOR ZONA CENTRO

POLARIS autohof



DISPONEMOS
DE 8 MODELOS
DE QUADS
MATRICULABLES

C/ EZEQUIEL
GONZALEZ, 32
4002 SEGOVIA
TEL: (911) 43 78 13
FAX: (911) 44 09 25

ESCARABAJO Volkswagen 1984, 1.200 cc, impecable, azul metalizado, 800.000. Tel. 320 64 49. Dejar teléfono.
CAMBIO Honda 1.000 cc por coche, preferible Rover 216, Vitese, R.19 16 V, Peugeot GTX. Tel. (96) 576 70 35. Juan.

PORSCHE Carrera Cuatro, impecable. Teléfonos (91) 43 78 13, 42 06 10 noches.
MERCEDES 300 TE. Tels. (911) 43 78 13, 42 06 10 noches.
VENDO Escarabajo Cabriolet, nuevo, a estrenar. Teléfono (943) 28 25 52.

BMW M3

**Campeón 1992, escala 1/43
con pin de regalo**

PRECIO: 3.950 ptas. IVA y gastos de envío
Forma de pago:

..... Talón bancario.
..... reembolso.
PEDIDOS A: Automóviles **TEO MARTIN S.A.**
Polígono Aymar. San Martín de la Vega 28330.
Madrid. Telfs. 691 30 47-691 34 47.
ENVIAR A: Nombre.....
Dirección.....
Teléfono.....



Motor 16



ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007



Comunidad de Madrid

Consejería de Economía
Dirección General de Industria, Energía y Minas

Inspección Técnica de Vehículos

En
ENERO

Deben acudir a la ITV

De:



M-2883-LJ

M-7588-IK

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

SEAT Merbella Junior, año 89, perfecto estado, 60.000 km, siempre garaje, particular. Tels. (91) 413 68 02 y (918) 25 15 05/21 26 15.

VENDO Porsche 928-S 300 HP, full equip, perfecto estado, revisado Porsche, 2.900.000 o cambio turismo. Tel. (91) 344 04 18.

BMW 525-I 24 V, año 92, M-ND, impecable, todos los extras, 30.000 km, 4.400.000 ptas. Particular. Tel. (958) 22 14 68.

CITROËN AX 11 RE 5P, año 88. Tel. 549 57 88.

LANCIA Integrale, año 89. Tel. 549 64 71.

4X4 MADE IN USA

GRAN CHEROKEE LIMITED V-8 NEGRO 220 HP
GMC JIMMY 4 PUERTAS V-6 VERDE 200 HP
CHEVROLET BLAZER SPORT V-8 ROJO 215 HP
GMC TYPHOON V-6 ROJO 280 HP

DISPONIBILIDAD INMEDIATA!
FULL EQUIP!
OTRA ASOCIADOS

TEL: (93) 2 80 34 85 / (93) 2 80 03 52
FAX: (93) 2 80 02 92

BMW M-3. Vendo, rojo, 60.000 km, impecable, M-KK, 3.800.000, tomo coche o moto como parte pago. José Ramón. Teléfono (91) 814 08 92.

SUZUKI Samurai, B-JN, 40.000 km, 900.000 ptas. Sergio. Tel. (93) 413 96 26.

DISTRITO 39. Ford Scorpio 2.9i Ghia, full.
DISTRITO 39. Opel Omega 2.0.
DISTRITO 39. Porsche 911 Carrera.
DISTRITO 39. Tels. 571 54 63/571 86 72.
RENAULT 2i Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 64 71.

SE VENDE

KAWASAKI ZXR '92

7.000 KMS. ALFONSO TELS: 5 71 54 63 / 5 71 86 72



COCHES de gerencia en perfecto estado, un año de garantía total. Renault 25 V6 Turbo, L-T, 60.000 km, precio 5.000.000 ptas. Renault 21 Dxi, ABS, L-T, 50.000 km, precio 1.900.000 ptas. Interesados contactar al tel. (973) 20 48 00. Sr. Escribá.

PONTIAC Transport, M-MV, 10.000 km, 3.300.000, tomo coche o moto como parte pago. José Ramón. Tel. (91) 605 09 60.

MERCEDES 300 E, año 87, 2.390.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

VOLVO 480 ES Turbo, plata metalizado, M-1H, A.A., ABS, todos extras, impecable, mejor verlo, siempre garaje. Jesús. Tel. 388 10 35 (comida, noches).

VENDO BMW 535-I, moderno, 40.000 km, cuero, air-bag, aire, Hi-Fi, techo, cristales espejos eléctricos, llantas especiales, etc., estado como nuevo, 3.500.000. Tel. (958) 63 21 54.

RENAULT Clio 16 V, 34.000 kilómetros, gris metalizado, M-MN, precio: 1.200.000. Teléfonos 547 74 01 (mañanas) y 469 22 97 (noches). José Luis.

NOTICIAS DE EMPRESAS



UN LIBRO ESPECIAL

CON una impresión remozada, la editorial Kriselu ha lanzado la segunda edición del libro de José Peñín, «El gran libro de los vinos de la Rioja». Se trata del libro más completo que se ha escrito sobre esta importante región vinícola. La historia de la Rioja es la más extensa y, por primera vez, aparece en un libro de estas características.

Está ilustrado con una amplia profusión de fotografías a todo color en sus 253 páginas.

KRAFFT EN EL INVIERNO

PREVENIR la congelación del motor, así como garantizar el perfecto funcionamiento de éste a bajas temperaturas resulta fundamental en esta fechas, y para ello es indispensable contar con un buen anticongelante, como el de Krafft. Se ha comprobado que es igualmente necesaria su utilización en cualquier estación

del año. Otros productos Krafft, también muy útiles son el descongelador del parabrisas, la cadena líquida y el auto-arranque.



LLANTAS ATW

ATW, empresa dedicada al diseño, fabricación y distribución de llantas especiales de

aluminio, lanza al mercado una nueva llanta *monoblock* denominada MB-14 y MB-15 en medidas 6Jx14H2, 6,5x14H2 y 7Jx15 H2, destinada a vehículos de cuatro y cinco puntos de anclaje.

La llanta, de un diseño rabiamente actual, está fabricada con la más alta tecnología existente en este momento, tal y como en ellos viene siendo habitual.

Para más información sobre el tema pueden dirigirse a la avenida de Francesc Macià, s/n-25250 Bellpuig (Lleida) o llamar a los teléfonos (973) 32 01 95-33 70 88.

El número de fax es el (973) 33 71 28.

¡ANUNCIASE HOY!

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 60 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono: (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



CARENADO HONDA CB 750

YA está en el mercado el nuevo carenado integral de la Honda CB Seventy. Se trata de un artículo muy deseado por los propietarios de esta exitosa moto, ya que la dota del confort

necesario para altas y medias velocidades. El carenado está homologado por la exigente homologación alemana TÜV, como también lo están los espejos retrovisores y el faro óptico.



TROFEO CLASSIC 60

PANAMA Jack Racing Team finalizó el «Primer Trofeo Español de Classic 60-1992», clasificándose en un magnífico tercer puesto. Los coches que corren en esta prueba son réplicas del mítico Lotus Seven y son denominados Super Seven Ruch. Los pilotos de Panama Jack, Eugenio y Miguel Casas realizaron un magnífico papel durante todo el campeonato.

KUNG FU 125
La principal virtud de esta motocicleta es su alto nivel ecológico y económico.



predica la filosofía que ha presidido la creación de esta motocicleta.

Los frenos son evidentemente de disco y de generosas dimensiones, flotantes los delanteros y con pinzas de cuatro pistones. El mando del embrague, un multidisco en seco, es hidráulico, y las suspensiones son por horquilla invertida delante y la trasera de progresividad variable, merced a un amortiguador hidráulico y un fuerte basculante de aluminio.

Como hemos dicho, el motor es un V-2 y en él los cilindros forman entre sí un ángulo de 53 grados. Está refrigerado por agua, tiene cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas en cabeza y la alimentación se confía a dos Mikuni de 36 milímetros de difusor. El encendido es electrónico con la salvedad de que son tres las bujías encargadas de cada cilindro. Su potencia de 86 caballos la otorga a un régimen de 5.700 revoluciones, lo que permitirá a la moto una velocidad suficiente pero, sobre todo, la ya citada comodidad de uso. Es éste un nuevo concepto que depende de la aceptación que tenga este prototipo. A la vista de las reacciones que se detecten en los mercados, la firma dará luz verde a este proyecto tan peculiar.



GALAXI 50
No le falta ningún detalle a este pequeño scooter made in Taiwan.

Paralelamente a ella, otro producto que está introduciéndose con buen pie en el mercado es la gama «pequeña»; para empezar está el Galaxy 50, un scooter con todos los requisitos que últimamente se exigen a estos vehículos y que se añade al ya conocido Comet 50. En la gama de los 90 centímetros cúbicos se encuentra el Star II, mientras que en fase de preparación se encuentra el Ultima, un scooter con frenos de disco, refrigeración líquida, etc... Por último, aunque por el momento no ha de venir a nuestro país está el Kung Fu 125. Es ésta una motocicleta deportiva en la que

se ha hecho un especial esfuerzo en el apartado de respeto a la ecología. En su motor se esconden cinco patentes mundiales, tendentes a reducir la contaminación y el consumo. Éste es de 1,55 litros si se circula a un promedio de 50 kilómetros por hora. El encendido y la alimentación, regidos electrónicamente, eliminan humos y olores característicos de los dos tiempos. Vistas estas novedades cabe decir que si hasta ahora Taiwan era sinónimo de copia, ahora cabe hablar de innovación.

se ha hecho un especial esfuerzo en el apartado de respeto a la ecología. En su motor se esconden cinco patentes mundiales, tendentes a reducir la contaminación y el consumo. Éste es de 1,55 litros si se circula a un promedio de 50 kilómetros por hora. El encendido y la alimentación, regidos electrónicamente, eliminan humos y olores característicos de los dos tiempos.

Vistas estas novedades cabe decir que si hasta ahora Taiwan era sinónimo de copia, ahora cabe hablar de innovación.

José Luis Aznar

V-2 1600
Resulta fácil de conducir y muy económica, además de silenciosa y segura.

PGO EL GRAN SALTO

PGO, firma de Taiwan, intenta introducir nuevos productos que compitan con las grandes marcas japonesas. Comenzaron con las gamas bajas, tras el éxito, atacan las grandes cilindradas.

PGO, la firma de Taiwan conocida por sus scooters, está intentando introducir sus productos en el mercado europeo y entre ellos cabe resaltar, por lo inédito, su nueva V-2 1600. Es ésta una moto que, a pesar de lo que la cilindrada sugiere, no pesa más que 205 kilogramos y su potencia es de 85 caballos. Ello hace que sea una moto fácil y agradable de conducir, gracias a un par motor excepcional: 12,95 mkg. a 3700 revoluciones. Trabajar con tal cilindrada y con sólo dos cilindros, para obtener una potencia tan relativamente modesta, hace que el motor esté muy por debajo de sus límites. Eso redundará en economía, silencio y seguridad. Con ella se reivindica la moto de lujo, la moto de Gran Turismo, la moto que se conduce suavemente y que con sólo un poquito de gas es capaz de ponerse en movimiento, la moto en

la que no hay que estar pendiente del cambio de velocidades para estar seguro de encontrarse dentro del régimen útil.

Para mantener el peso dentro de los 205 kilogramos, se ha empleado con generosidad el aluminio, tanto en el chasis, un doble viga, como en el depósito y basculante. En el aspecto estético el resultado es de lo más agradable y los diseñadores han conseguido un conjunto armonioso y bello, aunque con un aire tal vez más deportivo que el que



Borja Moratal

EN LA JAULA DEL LEON

Hace unas semanas, saltaba la noticia, Borja Moratal era nombrado máximo responsable de las actividades deportivas de Peugeot en España y además piloto oficial en el Campeonato de España de Rallyes.

UN paso adelante en la carrera profesional de este piloto, admirado por su espectacularidad, siempre en la cúspide de los rallyes, pero nunca con la posibilidad de luchar por la victoria. Con la nueva reglamentación del 93, Moratal podrá al fin pelear por un título nacional, que hasta ahora le era vetado.

¿Nombre y apellidos?

Borja Moratal Palacio.

Nacido en...

Madrid, el 24 de Noviembre de 1957.

Tu signo del Zodiaco es...

Sagitario.

¿Crees en esto del Zodiaco?

No.

¿Estado civil?

Casado.

¿Cuánto mides y cuánto pesas?

Mido 1,79 y mi peso es 76 kilos.

¿Te cuesta mantenerte en forma?

No porque me cuido. Hago mucho ejercicio.

¿Te sacrificas por tu forma física?

Sí.

¿Y por tu formación cultural?

Menos.

¿Qué libro estás leyendo estos días?

El último de Alberto Vázquez Figueroa:

«Bajo siete mares»

¿Y la última película que has visto?

Aunque no te lo creas, hace unos tres años que no voy al cine.

Al margen del automovilismo, ¿practicas algún otro deporte?

En verano buceo; en invierno el esquí y en cualquier época, el trial.

¿Ves deporte por la televisión?

Sí, mucho.

¿Ves mucha televisión?

Bastante.

¿Crees en el diablo?

Si crees en Dios, necesariamente tienes que creer en el diablo.

¿Hay algún partido político al que no votarías nunca?

A los partidos de los extremos.

¿Te importa hablar de política o de temas comprometidos?

En público, sí.

¿Y sobre cuestiones personales o íntimas?

Es algo que sólo hago con los amigos.

¿Duermes vestido?

No. Totalmente desnudo.

¿Cuántas horas?

Últimamente cinco.

¿Sueñas?

Poco.

¿Cuál es y cuál ha sido tu gran ilusión?

Conducir un grupo B. Es una ilusión no alcanzada.

¿Y al margen del automovilismo?

Mi pasión ha sido y es el automovilismo. Me considero un ser afortunado por haberlo convertido en mi profesión.

¿Qué cosas compartes?

Casi todo, excepto mi mujer.

¿Hay cosas que no compartes con nadie?

Mi regulador de buceo.

¿Tienes cinco amigos íntimos?

Me gustaría pensar que sí, pero desgraciadamente no estoy seguro de que lleguen a cinco.



¿Haces diferencia entre amigos y amigas?

Es inevitable.

¿Eres supersticioso?

Algo sí.

¿Qué cambiarías en tu vida?

De volver empezar, elegiría otras alternativas que se han presentado en mi carrera deportiva. Pero no me arrepiento de nada de lo que he hecho.

¿A qué hora te acuestas normalmente?

Sobre las doce o doce y media.

¿Qué te gusta comer?

La comida casera. Me gusta mucho comer.

¿Hay alguna comida que no pides nunca?

No. Como de todo.

¿A qué te hubieras dedicado en otras circunstancias?

Seguramente a mi segunda profesión, la óptica.

¿Qué estás dispuesto a sacrificar?

El dinero.

¿Y qué cosas no sacrificarías nunca?

A un amigo.

¿Lees los periódicos?

Sí.

¿Qué has leído en los periódicos en los últimos días que te haya conmovido?

Muchas cosas me han interesado en los últimos días. Pero me gustaría llegar a entender todo el lío de Maastriech.

Define en pocas palabras a las siguientes personas:

Antonio Zanini:

Un maestro.

Carlos Saliz:

El Campeón del Mundo.

Beny Fernández:

Una buena persona.

Luis Climent:

Un buen piloto y un buen amigo.

Pedro Cascales (responsable de las actividades deportivas de Peugeot en los últimos años):

Un amigo de hace muchos años y un incondicional de Peugeot.

Alfredo Rodríguez (su copiloto más habitual):

Mi ordenador personal y un amigo de siempre.

Elena Torres (su mujer):

Es la persona que me ayuda a tomar decisiones, apoyándose siempre y en todo momento.

Joaquín Palacios (su abuelo. Uno de los pocos pilotos de Pegaso y alentador de la carrera de Moratal):

Mi maestro. La persona a la que más he querido. ○

DEPORTE

SU TRAYECTORIA DEPORTIVA

Borja Moratal participó por vez primera en una prueba automovilística a los 22 años, en un otoño de 1979, una subida a la Silla de Felipe II, en los alrededores de El Escorial. Utilizó un Mini Cooper de Grupo 2, el coche de su madre. En su casa no sabían nada, pero al ganar la categoría regional, salió publicado en la prensa y se enteró su padre, que a punto estuvo de acabar con su carrera deportiva, tras la correspondiente bronca. Durante los dos años siguientes siguió participando con el Mini en pruebas regionales, sin un duro, pintando rejoles de ventanas para sacar dinero. El Mini acabó su vida en la cuneta de una carretera de la provincia de Ávila, en un rallye de Santa Teresa. Le substituyó un Renault 5 Copa Grupo 2, Réplica Montecarlo, con el que participó en el Campeonato de Castilla, llegando a liderarlo en 1982, pero sin poder ganarlo por la penuria de medios. En 1983 adquiere un Talbot Samba S, con el que se inscribe en el Desafío, ganándolo en su primera participación. Andrés Vilarinho, Alberto Rivia y Pep Aleina fueron sus más encarnizados rivales. Al ganar el Desafío, Peugeot le ofrece en el 84 el volante del Samba grupo B como becado y en el 85, firma su primer contrato como piloto oficial de Peugeot, conduciendo toda la temporada el 205 grupo B «Triángulo» que fue un desastre, terminando sólo una de las ocho pruebas en las que participó. Al año

siguiente, 1986, siempre como piloto oficial de Peugeot, se resarcó, logrando con el 205 el Campeonato de España de Grupo A, por delante de Pep Bassas, que conducía un Alfa GTV y un BMW 320. En 1987 entra en vigor la reglamentación de grupo A. El Peugeot nada puede hacer frente a los coches de cuatro ruedas y turbo, pero Moratal logra su primera victoria y hasta ahora única, en el Campeonato de España, al



vencer en Córdoba el Rallye Sierra Morena. En 1988 ficha como piloto oficial de General Motors, donde ha permanecido hasta 1992. Conduciendo el Kadet GSI de 9 y 16 válvulas ha logrado en tres temporadas tres terceros puestos en el Campeonato de España. En esta última temporada ha conducido el Opel Calibra en el Campeonato de Tierra, poniéndolo a punto sin resultados satisfactorios.

LA PRIMERA VICTORIA
Entre Puras y Bassas, Borja Moratal atende a los medios informativos, después de lograr en el Rallye Sierra Morena del 87 su primera victoria.



VEJOS RECUERDOS
Con el Talbot Samba oficial inauguraba su profesionalidad y ponía ya de manifiesto su espectacular conducción.

Así pudo ser el Lancia-Repsol

SE QUEDARON EN EL TINTERO

A veces, tan importante como el regalo es el envoltorio o la presentación que rodea al mismo. El nuevo equipo Lancia-Repsol precisaba de una imagen para ser fácil y rápidamente identificado en su trayectoria por el Campeonato del Mundo de Rallyes, con un resultado plenamente conseguido a juzgar por diversas opiniones.

El proyecto recayó desde el primer momento en la persona de Luis Luque y su empresa Ideasport, formada por otras tres personas: Gonzalo Yllera, informático, Manuel García Díez, dibujante y Susana Pader, que copa prácticamente el mercado del diseño en el deporte del automóvil en nuestro país. Baste decir que en el pasado Campeonato de España de Turismos, nada menos que 22 de



los 29 vehículos participantes debían sus colores a Ideasport.

Un primer momento, que se remonta a principios de noviembre cuando empezó a cuajarse el acuerdo Sainz-Lancia en el rallye Cataluña-Costa Brava, pasando por una primera reunión con Repsol tras el

RAC de Inglaterra. «En un principio nuestros diseños se basaron en el color azul como en otros vehículos o motos patrocinados hasta entonces por Repsol», nos comenta Luis Luque. «Sólo en la última reunión, al día siguiente de la firma de Carlos Sainz por Lancia, se sentaron



DEFINITIVAMENTE BLANCO
Finalmente se eligió el blanco para la decoración del nuevo Repsol-Lancia HF Integrale de Carlos Sainz y Luis Moya. Abajo, un estudio compartiendo el espacio con los colores de Martini Racing.





TODO AZUL
Versión en azul, techo incluido, con franjas de color. La flecha indica el OK para el logo de Repsol en el capó.



LANCIA SÍ, LANCIA NO
Las flechas indican la posición del «scudetto» Lancia en el techo y la disminución de su tamaño.



TECHO BLANCO
Se da, conforme al logo Repsol, en el montante lateral posterior del Lancia durante una sesión de trabajo.

mente cromático e identificativo, tras un estudio previo para evaluar distintos factores.

Otro factor a tener en cuenta fue el diseño del propio Lancia HF Integrale, con diez años a cuestas, lleno de ángulos rectos y bastante más distinto a las formas redondeadas actuales. «Uno de los puntos sobre el que tuvimos que trabajar más fue la puerta y la colocación del logotipo en esa zona del lateral derecho, ya que es el único sitio donde se pueden situar las palabras «motor oil» y siempre que se pueda se nos pide que lo coloquemos.

El Lancia no es un coche tan estable de diseño como el Toyota. Hay un montón de aristas y sitios que no se ve nada, como el capó desde un punto de vista bajo. Por eso hemos tenido que aprovechar a fondo el alerón trasero y el parasol para colocar el nombre de la marca».

Uno de los temas principales que se trataron fue la colocación lateral del denominado en argot «florón» o «huevo frito» de Repsol, ese sol que constituye el logotipo de la compañía. «En el último coche que hicimos, el Porsche que utilizó Jesús Pareja en la carrera de Interseries en el Jarama, como no había espacio suficiente decidimos sustituirlo por unas franjas que posteriormente aplicamos a algunos de los di-

seños del Lancia, aunque finalmente lo situamos en la parte lateral posterior. En su aplicación, el sol ha quedado bastante ovalado y ese será uno de los puntos que variará con respecto al diseño final que se pintará en el Lancia HF Integrale que participe en el próximo Rallye de Montecarlo».

También el color azul sufrirá alguna variación en su tono final. «El azul de Repsol ha quedado muy negro. Es un color que según la luz puede tener un tono verdoso, azul oscuro o negro como uno de nuestros ayudantes pensó en un principio. Pero siempre podemos jugar en las pruebas con un más o menos de color hasta lograr el deseado. Ocurre lo mismo que con el rojo de los Ferrari, que dependiendo de la luz puede irse desde un rojo demasiado alto o apagado hasta un color Burdeos».

La bandera española sobre el techo está en definición, ya que actualmente tropieza con el parasol y tendrá que ser más pequeña o de trazo vertical. Finalmente-

las bases del blanco. En concreto, el cambio fue debido a la transmisión de documentación por teléfono, ya que el blanco implica una mejor calidad de imagen».

Se tuvo que abandonar, por tanto, el color corporativo de la compañía petrolífera española, el azul, que por ejemplo en la moto de 250 centímetros cúbicos de Carlos Cardús se había demostrado plena-

ASÍ PUDO SER
Esta pudo ser la configuración del Lancia HF Integrale en versión azul, desechada por los problemas creados para la transmisión de telefotos y publicación de fotos en blanco y negro.



te, las llantas del coche de Carlos Sainz serán blancas o naranjas. «El naranja y el amarillo son los que precisamente dan más color. Son colores muy cálidos y que su-

es malo. Por ejemplo, si en el capó el logotipo de Repsol se va muy arriba puedes perder el frontal del coche».

Prácticamente en sólo tres horas en los talleres de Abarth, en la ciudad de Turín, el publicista Luis Luque pudo llevar a la realidad su diseño del nuevo Repsol-Lancia HF Integrale con la eficaz colaboración de todo su equipo de expertos italianos.

«Sobre la marcha variamos algunas cosas que no encajaban, como el tamaño del logotipo sobre el capó, que preferimos descentrar para que la colocación de las placas de cada rallye no nos rompiera el diseño».

Un diseño prácticamente definido, al igual que el de los monos ignífugos, «se pretendía fueran identificativos, que fuera una solución para marcar una diferencia. Hubo diversidad de opiniones, pero una vez lo explicamos, la decisión fue unánime, quedando sólo condicionada su realización al fabricante, Sparco, que trabajaron eficaz y rápidamente para lograr lo que pedíamos».

A vehículo, furgones de asistencia y monos seguirán una serie de elementos de vestir, hasta hacer un número de 40, que pasan por gorros, camisas, polos, anoraks, etc, hasta llegar a los calcetines, siempre trabajando sobre el manual de imagen de Repsol, «no te puedes desviar de él».

f r e n
menos
variación
con la luz».

Una de las opciones inicialmente estudiadas fue la posibilidad de un copatrocinio con Martini, como el boceto adjunto en estas páginas, aunque existió uno más trabajado. «Siempre hay que dar todas las alternativas suficientes para no bloquear una decisión. Hay que tener en la mano todos los bocetos posibles esperando disponer del definitivo, siendo igualmente interesante poder mostrar lo que

UN MONO, DOS MONOS, TRES MONOS
Dos estudios de los monos ignífugos en blanco y con el logo de la publicidad de la empresa petrolífera española sobre los mismos.

Esteban Delgado

¡Bravo! Gené a la Fórmula Uno

Lo que durante varios días fue un insistente rumor se ha confirmado: Jordi Gené será uno de los pilotos del equipo español de **Fórmula Uno Bravo**. Este, que va dando a conocer sus noticias por fascículos, ha confirmado al sabadellense como piloto oficial «a la antigua», es decir, sin aportar una sola peseta de su bolsillo. Ante las opiniones que dicen que éste es un paso precipitado para el piloto español de circuitos más cotizado del momento, Gené manifestó: «No lo creo, era cuestión de aprovechar una ocasión como ésta de estar en la Fórmula Uno. Voy a aprender más en dieciséis Grandes Premios que en la temporada de **Fórmula 3.000**, que además es la última. El equipo me ofrece toda clase de garantías, pienso que es la elección más segura que puedo tomar».

Otros dos temas muy importantes quedaron en el alero, por un lado los responsables de **Bravo** se negaron a facilitar el nombre de su patrocinador, pese a declarar que ya habían firmado, y lo mismo ocurrió con la



identidad del otro piloto, «un hombre experimentado y con el cual Jordi estará en igualdad de condiciones de trato». Con su entrada en este equipo, Gené ha roto toda ligazón, por el momento, con el patrocinador que desde el karting lo ha llevado a las puertas de la Fórmula Uno, **Marlboro**: «No puedo estar esperando indefinidamente una respuesta».

En el acto se mostró la maqueta con la que se han hecho los primeros ensayos en el túnel de viento por parte de **Simteck**, empresa encargada de la construcción del monoplaza bajo la dirección de **Nick Wirth** -copropietario de la empresa junto a **Max Mosley** - y con **Humphrey Corbett** como responsable de la aerodinámica. El coche, convencional por el momento, incorporará a lo largo de la temporada novedades técnicas como son el ABS, suspensión activa, etc... El coche llevará un motor **Judd** y dará sus primeros pasos, posiblemente a finales de enero, en Inglaterra.



Magrans, uno de los responsables, confirmó que en el futuro el equipo estará asentado en España, seguramente en Barcelona y pidió comprensión y paciencia: «No nos pidáis milagros enseguida».

Texto y fotos: **José Luis Aznar**

A TODO GAS

FRANCIA ABANDONA EL SUPERTURISMOS

Poco a poco, la iniciativa de la FISA sobre un futuro Campeonato de Turismos con motores de dos litros y atmosféricos va tomando cuerpo. Este proyecto, basado en la reglamentación del **Campeonato Inglés**, se va imponiendo en varios países. Italia ya contaba con un certamen similar, Bélgica dejó su espectacular **Campeonato Pro-Car**, para acoger en el 93 a los coches de dos litros, en España estos vehículos competirán en el 95. Ahora la Federación Francesa ha anunciado que abandona el Superturismos para dar entrada a los coches con la reglamentación de dos litros.

EL ADIÓS DE MARTINI

Tras una larga y brillante trayectoria, Martini en un comunicado oficial de la marca, ha dicho adiós al **Mundial de Rallyes**. Atrás quedan once títulos mundiales conquistados con Lancia. Según este comunicado, esta drástica decisión se debe al anuncio de **Lancia** de su retirada de forma oficial de esta especialidad.

Hasta ahora, en Martini confiaban plenamente en el apoyo técnico del grupo **Fiat-Lancia**, sabedores de que siempre iban a contar con lo último en tecnología y, sobre todo, la gran capacidad organizativa del equipo.

Ahora, al no poder disponer ya de todas las garantías necesarias para poder seguir manteniendo el alto nivel de competitividad alcanzado en años anteriores, ha preferido cesar todo tipo de actividad en este señalado certamen.



ARCARONS CON YAMAHA

Finalmente, **Jordi Arcarons** ha podido salvar su presencia en el París-Dakar, el piloto catalán lo hará encuadrado en el equipo **Yamaha Motor France**. Arcarons hará equipo con **Stephane Peterhansel** y **Danny Laporte**, siendo éste el único equipo oficial presente en esta carrera, por lo que las posibilidades de éxito son numerosas. El piloto español no duda al afirmar que todo lo que no sea una victoria del equipo será un fracaso. Curiosamente, cuando peor panorama se le presentaba, **Arcarons**, que ya rozó la victoria en otras ocasiones, es el año que más posibilidades tiene de alzarse con el triunfo. Su participación será posible gracias al apoyo de varios patrocinadores, siendo el más importante

de programa **Lucky Strike**. Además, hay que añadir que el presupuesto lo ha tenido que completar **Arcarons** con dinero de su bolsillo, que podrá recuperar si finaliza con éxito su aventura. Por lo que respecta a la moto, dispondrá de una **Yamaha YZE 850T**, que es la que utilizó Peterhansel en la pasada edición. Arcarons será el único del equipo que participará con una moto ya usada, sus dos compañeros estrenarán montura. Al parecer, esto se ha debido a la premura con la que Jordi Arcarons ha tenido que montar todo el programa. En cualquier caso, está contento con la moto, de la que destaca, a diferencia de la Cagiva que utilizó otros años, el arranque, que en la moto japonesa es eléctrico.

LOS CITROËN DE ROJO

Los laureados **Citroën ZX Rallye Raid**, en el inminente París-Dakar, van a cambiar su traje. Debido a la polémica ley anti-tabaco en Francia, se han visto obligados a sustituir el amarillo **Camel**, con el que tantas victorias han logrado por el rojo de **Total**. Al final este petrolero francés, unido muy estrechamente a la marca de automóviles del **Chevron**, será el principal patrocinador de los ZX en la más famosa carrera africana.

Para la ocasión, **Guy Frequelín**, ha puesto sobre la arena a un potente equipo, dispuesto a vengar la afrenta de Mitsubishi en el París-El Cabo. Han puesto en escena cinco coches, con pilotos de la talla de **Vatanen**, **Salonen**, **Auriol**, **Lartigue** y **Ambrosino** a sus volantes. El piloto encargado de realizar los ensayos previos ha sido **Timo Salonen**, que durante un par de meses ha estado probando diferentes soluciones mecánicas.

BREVES

◆ **PRIMER INCIDENTE**
Michael Andretti ha tenido el primer susto al volante del McLaren. En el circuito de Paul Ricard, en una sesión de pruebas, chocó y destrozó prácticamente el monoplaza. Para seguir las pruebas, los mecánicos tuvieron que trabajar duro durante la noche, cambiando toda la mecánica a un chasis nuevo.

◆ **ALESI EN ALFA ROMEO**
El importador francés de los coches de la marca italiana, ha decidido inscribir dos 155 con motor de dos litros en el nuevo Campeonato Francés de Turismos. Uno de estos coches será confiado a **Philippe Gache**, mientras que el otro lo conducirá **Jean Alesi** en las carreras que no coincidan con algún Gran Premio de Fórmula 1.

◆ **POSIBLE RETIRADA**
El veterano **Björn Waldegaard**, que no estará presente en la París-Dakar, y que en el 93 no tiene ningún programa para el Mundial de Rallyes, podría pensar en su retirada de la competición.



El piloto sueco, con 49 años de edad, que fue el primer Campeón del Mundo de Rallyes, en el 73, ha vencido en un buen número de pruebas con coches muy diferentes, desde un Porsche 911 hasta un Toyota Celica.

◆ **AUDI ENTRENA EN SUECIA**
El equipo alemán **Schmidt Motorsport**, interesado en hacer correr a los Audi Quattro S2 de grupo A en el Mundial de Rallyes, está entrenando sobre la nieve en Suecia, con el ánimo de debutar en el rallye de este país con **Mikael Ericsson** y **Sepp Haider**.

Forastero, pisa mis tierras

ME entero, no sin alborozo, de que la Administración, presionada por diversos grupos ecologistas y culturales, va por fin a proteger la añeja red de vías pecuarias españolas. Más de ciento veinte mil kilómetros de cañadas, veredas, ramales y servidumbres, puestos al servicio de los habitantes de este reinado en la **Edad Media** por los monarcas de la época. Por ellos, anteriormente circulaban al año varios millones de cabezas de ganado, de los que hoy apenas quedan trescientas mil bestias transhumantes. Abandonadas a su suerte, después de que el camión o el tren tomaran el relevo a los duros pastores y sus perros, han ido desapareciendo, engullidas por la maleza, las obras públicas o, lo que es peor, la codicia de los terratenientes.

España, si en algo es distinta al resto de las naciones europeas, es precisamente por sus **campos libres** y su naturaleza abierta. Otros gobiernos están comprando terrenos para poder crear una red de caminos interiores, mientras que aquí, ese tesoro compuesto de calzadas romanas, anchas pistas aradas por millones de pezuñas o recios puentes de piedra berroqueña, se diluye olvidado en el transcurso del tiempo. Parece ser, que la labor de catalogación y protección de estas primigenias vías de comunicación por el país, van a ir más allá del mero trámite burocrático y que, en caso de daños a una vía pecuaria, pueden imponerse

millonarias multas. Además, si la construcción de alguna obra pública así lo exigiera, el paso sacrificado tendría que ser reconstruido lindando esa carretera o pantano para no interrumpir el paso al caminante.

No podemos menos que congratularnos de este tardío rescate de una herencia histórica sin igual en el mundo. Ahora, cuando nuestra incipiente **modernización de carreteras** ya permite viajar raudo en automóvil de una parte a otra de nuestra roseta geográfica, es un auténtico placer completar el itinerario viajero con la posibilidad de transitar por lo más recóndito y bello de la antigua «hispania». El verdadero automovilista tiene mucho de caminante. Las inquietudes viajeras de conocer en libertad nuevos lares se pierden en ocasiones por el caos mecánico de la masiva circulación. ¿Qué mayor placer que abandonar por unas horas nuestro coche a la sombra de algún grave monasterio románico y adentrarnos por lo que antaño fue pista de mil y una aventuras. Bordear los antiguos canales que querían **navegar Castilla**, rebasar puertos y collados por donde pisaron las legiones de Escipión o peregrinar en dirección al ancestral santuario, bajo la atenta mirada de la última fauna salvaje que sobrevive. Merece la pena luchar por nuestra «otra» red vial, mucho más humana y comunicativa entre los pueblos que las modernas.

Juan Luis Soto



Tu Aniversario

TODO LO ACCESORIO EN UN CATALOGO IMPRESCINDIBLE.

Volantes que obedecen

a la primera, alarmas

de lo más tranquilizador,

teléfonos a prueba de escuchas...

Todo lo que tu coche necesita reunido en un catálogo único

en España. Con novedades, precios, marcas y direcciones.

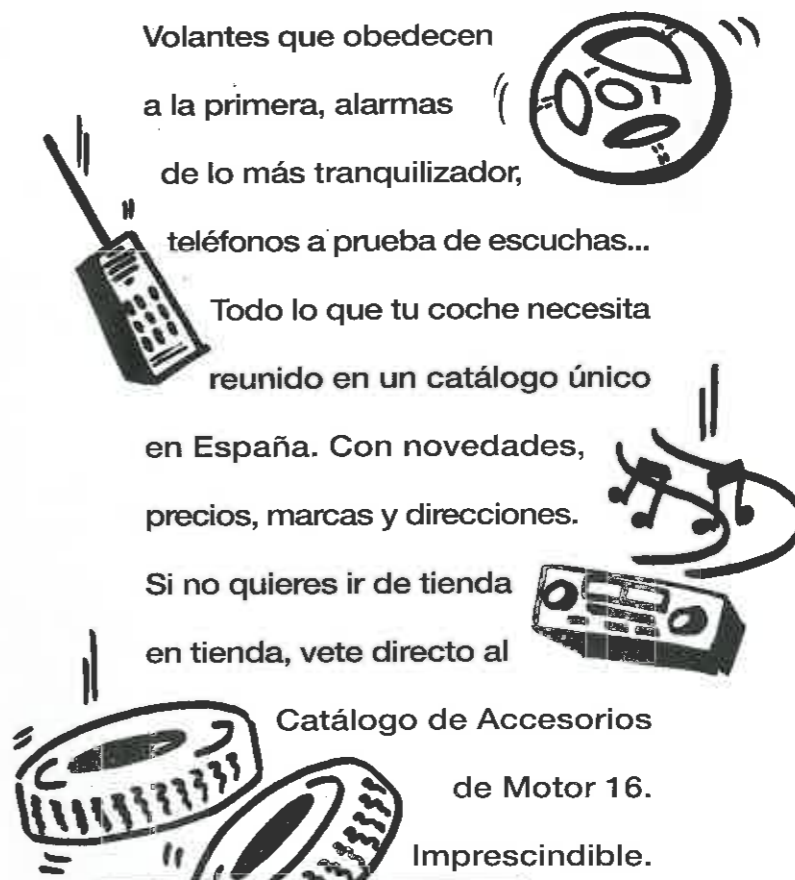
Si no quieres ir de tienda

en tienda, vete directo al

Catálogo de Accesorios

de Motor 16.

Imprescindible.



CATALOGO
Motor 16

Conduzca con ventaja.

Es una publicación del

CAMPEONES DEL MUNDO. CAMPEONES POR TI.



Renault lo ha conseguido. Después de 10 sonadas victorias, Renault ha batido un record histórico y de manera triunfal se ha convertido en campeón y subcampeón del mundo de Fórmula 1. El resultado de aplicar la más alta tecnología, la fiabilidad de los motores Renault y el esfuerzo humano por innovar cada día se ha visto en los

circuitos. Y hoy ya también se puede ver en nuestros coches de serie. Innovaciones como la suspensión pilotada inteligente o el parámetro de control de potencia de motor son el reflejo de una gran calidad que ya forman parte de muchos de ellos. Y seguiremos avanzando. Porque en Renault competimos para

superarnos. En Renault somos campeones por ti.



RENAULT F1



EL COSTE POR KILOMETRO, A SU MEDIDA

Coleccionable
DOSSIER
TURISMOS
4 x 4

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

5 de enero 1993

Núm. 481 • 350 ptas.

Nissan Micra 1.0 LX frente a Rover 111L

DOCE AÑOS LOS SEPARAN



A FONDO
ALFA ROMEO 155 Q4

