

Coleccionable
DOSSIER
JAPONESES

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de abril 1993

Núm. 494 • 350 ptas.

PEUGEOT 306

FRENTE A LOS LIDERES



**PONTIAC TRANS SPORT
...Y TODOS SUS RIVALES**



**BIEN
VENIDO**

● Peugeot 306 1.6 XR ● Renault 19 1.8 RT ● Citroën ZX 1.6 Aura ● Opel Astra 1.6 i GLS



ESTRELLAS
DE EUROPA

LAS ESTRELLAS PROTEGEN SU MOTOR.



Ahora, cualquiera que sea su coche, hay una estrella que lo protege. Nueva gama de lubricantes Shell Helix. Un lubricante a la medida de cada motor. Tecnología punta en aceites. Protección sin límites. Shell Helix Ultra, Shell Helix Plus, Shell Helix

Standard, la fuerza de un gran equipo. Consiga lo máximo de su motor. Para avanzar con Europa. Sin límites, ni fronteras. Para cada motor, un fuera de serie. Nuevos lubricantes Shell Helix. Generación superior.



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 Terralba. Redactores jefe: M^o Jesús Benet (Información) Victor 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 Cádizal, Simóneta Garh, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molá, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Sota. Diseños: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsales en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tscherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Redacción: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Victor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal.

Director Gerente: Simón Molero. Marketing: Jorge Dorrego y Teresa Osma. Directora de Promoción: Charo Oñate. Director de Producción: Antonio Toribio Triviño. Directora Tarjeta Motor 16: Marta Sedano. Isabel Moreno

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha y M^o Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calista Rué. Publicidad Noroeste: 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. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Tel: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 416 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 48902 Bilbao. Teléfono: (94) 423 01 98. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 46005 Valencia. Teléfono: (96) 375 69 11. Fax: 375 69 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 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: 686 31 00.

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

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euranto, 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).

ESTRELLAS SEMANA



108
Nigel Mansell

PUNTO DE MIRA	6
SU CASO	16
AL VOLANTE	18
Ford Mondeo	
Alfa Romeo 155 1.7	22
2.0TD/2.5 TD	
FRENTE A FRENTE	28
Citroën ZX 1.6 Aura/Opel	
Astra 1.6i GLS/Renault	
19 1.8 RT/Peugeot 306	
1.6 XR	
A FONDO	40
Pontiac Trans Sport	
ACTUALIDAD	50
IDIADA	
Nueva normativa para autocares	52
DOSSIER JAPONESES	61
PRECIOS	73



MOTOS	100	100
Suzuki RF 600 R		Suzuki RF 600 R
GENTE	108	
Nigel Mansell		
DEPORTE	112	
Rallye El Corte Inglés		
G.P. de Brasil	118	
de Fórmula 1		
A todo gas	126	
FIRMA DE LA CASA	120	

112
Rallye El Corte Inglés



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



LLEGA EL GRAN RESPLANDOR. LA GRAN INNOVACIÓN DE SEAT.
YA ESTÁ AQUÍ TU IBIZA NUEVO. TODO UN COCHE.

CON UNA LÍNEA PROVOCATIVA. CALIENTE. DESLUMBRANTE.
COMO LA LUZ DEL MEDITERRÁNEO.

CON MOTORES DE ÚLTIMA GENERACIÓN. TECNOLÓGICAMENTE
PERFECTOS. QUE TE OFRECEN ALTAS PRESTACIONES Y CONSUMOS
BAJO MÍNIMOS.

CON LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD, LA AMPLITUD Y UN NIVEL
DE EQUIPAMIENTO QUE SÓLO ESTÁ AL ALCANCE DE LOS GRANDES
TURISMOS.

HOY POR HOY, EL SEAT IBIZA ES EL PRIMERO DE SU CLASE.
UN COCHE APASIONANTE. VITAL. QUE TE VA A SEDUCIR DESDE
EL MISMO INSTANTE QUE LO PRUEBES. QUE HARÁ ESTALLAR
TUS EMOCIONES.

SÚBETE AL SEAT IBIZA Y DISFRUTA DE TODO UN COCHE. EN TODOS
LOS SENTIDOS ¡BIENVENIDO!

ESTALLA LA EMOCION

BIEN
VENIDO
SEAT
IBIZA

SEAT *SI!*

Por una Semana Santa feliz

El pasado martes día 30 la **Dirección General de Tráfico** presentaba oficialmente la campaña de divulgación que se emitirá a partir del próximo domingo día 4 de abril en cine y televisión. En nuestro pasado número de **Motor 16** abogábamos por que evitara el dramatismo, pero sabíamos que ello era imposible; ya estaba todo preparado. La campaña de la DGT del pasado año dolía, pero fue eficaz, y la de este año es posible que duela aún más, pero su finalidad es la misma: **eficacia**. Tras el drama vivo de lo que supone un accidente de tráfico con víctimas, la crudeza de las imágenes de la campaña que ahora se pone en marcha, de indudable impacto, intentan llevar al usuario a la reflexión mediante el mensaje «**al final, las imprudencias se pagan**». Mi consejo no es otro que entender en toda su crudeza el mensaje elegido, que lo dice todo independientemente de las imágenes que vean en la pantalla. Pero

reparen en ellas también, observen lo dramático que resulta un accidente de circulación y procuren, con todos los medios

a su alcance, que accidentes así no se produzcan nunca más. Precisamente el día 4 empieza el primer éxodo masivo en busca del merecido descanso, pues eso, que esos días sean verdaderamente de descanso, que los miles y miles de españoles que vamos a llenar las carreteras de nuestra «piel de toro» salgamos felices de casa y retornemos más felices todavía. Para ello no basta la campaña, sea del signo que sea, es necesaria nuestra colaboración real, nuestra intención de respetar no sólo las normas (y no precisamente por la sanción que conllevan) sino al resto de los usuarios con los que vamos a convivir estos días de vacaciones. Es **imprescindible**. Dependiendo, en gran parte, de nosotros mismos que todo salga bien.

A **Miguel María Muñoz**, director general de Tráfico, aunque no nos guste que se «**abonde en la berida**», le deseamos el éxito que se merece por su capacidad de trabajo y por la dedicación de todo su departamento, al tiempo que le ofrecemos toda la colaboración que seamos capaces de darle.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A

DEL IMPACTO A LA REFLEXION

A partir del domingo 4 de abril se empezará a emitir, en cine y televisión, la nueva campaña de la Dirección General de Tráfico, una campaña divulgativa, como la denomina Miguel María Muñoz Medina, en la cruda línea de la de 1992 pero, aún si cabe, más impactante.

Si durante todo el año hemos estado viendo la cruda realidad de los accidentes, ahora, en esta continuación, se presentan las consecuencias de esos accidentes en cuatro dramatizaciones de impacto emotivo con las que se busca la reflexión, el ahondar en la conciencia de los conductores, porque la meta que Tráfico se ha impuesto en todas sus actuaciones es llegar a cambiar la mentalidad de aquellos que se ponen detrás de un volante.

Mientras que la campaña anterior, «**las imprudencias se pagan cada vez más**», buscaba el impacto inmediato, para lo cual se optó por la fórmula del reportaje, en esta continuación, «**al final, las imprudencias se pagan**», se presentan las consecuencias de esos accidentes a medio y largo plazo; por eso el género elegido es la dramatización, dramatización muy lograda por Pedro Aznar, el realizador de los spots y Adolfo Marsillach, que ha aportado su experiencia para dirigir a los actores. Al igual que en la campaña anterior la agencia de publicidad Clarin se ha encargado del desarrollo de los cuatro spots de cuarenta y cinco segundos cada uno, en los que intervienen los mismos actores de la primera. En total Tráfico invertirá 1.800 millones de pesetas entre realización y difusión.



BROOKLANDS, EL BENTLEY BARATO

A PARECIDO oficialmente en agosto del pasado año, acaba de llegar a nuestro mercado el Bentley Brooklands, de mítico

nombre deportivo, que viene a sustituir en la gama de modelos del prestigioso fabricante inglés a los modelos **Eight** y **Mulsanne S**.

Su presentación en sociedad en España se produjo la pasada semana en el concesionario oficial que la marca tiene en Madrid, donde los numerosos invitados presentes pudieron admirar al Bentley Brooklands en toda su majestad, acompañado por el resto de modelos que componen una de las familias más exclusivas de toda la producción mundial. El **Bentley Brooklands** une, a su incontestada -y hasta discreta- elegancia, las mismas características de lujo, amplitud, equipamiento y confort que los modelos a los que viene a sustituir, a pesar de que su precio haya descendido en gran medida. Ahora, adquirir el Brooklands de Bentley puede costar alrededor de 16 millones de pesetas, lo que le pone en medida de atacar a otros modelos de su especial segmento hasta el momento más baratos, como es el caso del **Mercedes Clase S**. De iguales características técnicas que los Eight y Mulsanne, cuenta con una transmisión automática de cuatro velocidades.

S E M A N A F O R O S

El alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, sigue insistiendo en la conveniencia de que los alcaldes tengan la potestad de retirar el permiso de conducir como recurso para el cobro de multas. Desoyendo diversas sentencias que recuerdan el orden de prelación de bienes embargables, y el procedimiento administrativo de cobro, Maragall sigue con su política de amedrentar antes de buscar soluciones justas para un problema que desborda la competencia local. Bien está actuar contra los morosos, pero no vale saltarse la Ley a la torera.

La Consejería de Sanidad de Castilla-La Mancha ha puesto en marcha una campaña para prevenir los accidentes de tráfico entre la juventud. No es la primera vez que se pone en marcha este programa, ya que en 1992 se inició un plan preventivo con mensajes publicitarios en medios de comunicación. Por fin en este país se elige la vía de la educación y la divulgación, frente a las campañas represivas y dramáticas que han preferido otros organismos. Los accidentes de tráfico son la primera causa de mortandad entre los jóvenes castellanos.

Tokio

Daniel Monteverde

ÉXITO DE OPEL

Mientras que las ventas de coches norteamericanos de General Motors cayeron un 25 por ciento el pasado mes en el mercado japonés, las de la filial alemana de la marca lograron, con un total de 2.253 unidades, la mayor cifra de su historia. Este éxito se debe a que su nuevo distribuidor, Yanase, es el mayor importador nipón de coches extranjeros y a que la gama Opel, turismos pequeños, baratos y muchos con volante a la derecha, es muy adecuada para los japoneses.

VOLANTE A LA DERECHA

El próximo año, Ford presentará en Japón el Probe norteamericano y un pequeño turismo fabricado en Bélgica y diseñado para compatir con los coches japoneses en Europa, ambos con volante a la derecha. Chrysler comercializa desde hace meses el Jeep Cherokees, también con volante a la derecha, mientras que un alto ejecutivo de la filial nipona

de GM ha asegurado que su firma está empezando a fabricar vehículos, así mismo, con volante a la derecha, entre los que se espera que el Saturno sea un gran éxito.

EL FUROR DE LOS MINICOCHES

Los minicoches matriculados en Japón superaron los 1,6 millones por primera vez el pasado mes de diciembre. Las ventas de minis, que han venido creciendo desde 1977, alcanzaron su mayor auge en 1988, año en que el gobierno redujo los impuestos para este tipo de coches. Los minis-modelos de 660 centímetros cúbicos o menos de cilindrada representan el 25,9 por ciento del mercado japonés.

MÁS PROBLEMAS PARA LA EXPORTACION

La creciente apreciación del yen está obligando a los constructores nipones a pensar en un nuevo aumento de precio de sus coches en el extranjero.



ARRIORTUA SIGUE EN LA ONDA

La salida de Ignacio López de Arriortúa de General Motors y su incorporación a Volkswagen está teniendo serias consecuencias para el fabricante americano, que ha perdido también a seis ejecutivos del equipo de compras que encabezaba el español. Estos seis hombres, que según GM han alegado motivos personales para abandonar la compañía, han decidido seguir los pasos de Arriortúa y fichar por el grupo alemán, grupo que ya ha anunciado el nombramiento de José María Gutiérrez como responsable de compras de Volkswagen, puesto en el que trabajará en estrecha colaboración con el ingeniero español y en que sustituye a Werner Svetlik.

Por otro lado, en Detroit ha sentido muy mal la salida del ejecutivo, hasta el punto de que un portavoz de General Motors ha «advertido» al nuevo hombre fuerte de Volkswagen que el plan estratégico aplicado en USA y en Europa, bautizado PICOS (Purchased Input Concept Optimisation with Suppliers, optimización conjunta del proceso de compra con los suministradores) es propiedad intelectual de GM y no podrá aplicarse en el consorcio alemán. Este plan PICOS ha permitido el ahorro de 2.000 millones de dólares en el departamento de Compras de la corporación norteamericana y se considera la baza decisiva para el fichaje del empresario español por parte del grupo Volkswagen. Asunto a seguir.



Londres

Ian Adcock

VUELVE A GRANADA

Ford está trabajando en la sustitución del Scorpio y es posible que recupere la denominación Granada, al menos para algunos mercados. El que ya se conoce con el nombre de código DEW98, utilizará como primera motorización el dos litros Zeta y su aspecto exterior es una evolución del recientemente presentado Mondeo. Como novedad habrá una versión 2.5 turbodésel.

NUEVA PLANTA GENERAL MOTORS EN EUROPA

La empresa General Motors está considerando la posibilidad de construir una segunda planta en Gran Bretaña, con una inversión de 200 millones de libras (34.000 millones de pesetas), que podría entrar en funcionamiento a finales de esta década, con una producción entre 200.000 y 300.000 unidades al año.



SAINZ PARA CHUPARSE LOS DEDOS

MÁS de dos meses de trabajo ha empleado Jordi Planas, un pastelero de San Feliú de Llobregat en una mona de pascua que recoge una asistencia del equipo Lancia-Repsol en el último Rallye de Montecarlo. Más de 2 metros de largo y 75 kilos de peso tiene este entrañable y gigantesco pastel, realizado con chocolate blanco, chocolate negro y chocolate de co-

lores. La gigantesca mona estará expuesta en el escaparate de la pastelería. La historia comenzó cuando Jordi Plana tuvo que quedarse en casa y no poder asistir al rallye, como había planeado. Tal fue su desasosiego que decidió hacer en chocolate lo que no pudo haber visto en directo y basándose en las fotos publicadas en MOTOR 16, perfiló su dulce obra. ¡Fantástico!

CAMIONES ERF EN ESPAÑA

UNA de las marcas más populares de camiones británicos es ERF, con más de 60 años fabricando vehículos industriales. Hasta la fecha, esta marca no estaba presente en nuestro país, situación que se ha corregido con la creación de ERF España S.A., que ha inaugurado unas modernas instalaciones en Talavera

de la Reina (Toledo), desde donde distribuirá estos productos en la zona Centro-Sur de España y Portugal. La gama dada a conocer está formada por las cabezas tractoras 4x2 y los correspondientes rígidos derivados de ellas, así como un vehículo 6x4 en sus versiones rígido y volquetero.

POSTIGO, CON CAPITAL EUROPEO

El Grupo Postigo, compañía líder de sistemas de señalización y seguridad vial en España, ha sido adquirida por el grupo Streamline Holdings Ltd, que integra 22 empresas del sector. Como primera iniciativa tras esta operación, Postigo acaba de firmar un acuerdo en Irán para la puesta en marcha de una fábrica de elementos para la seguridad vial, con tecnología totalmente española.

RESULTADOS BRIDGESTONE

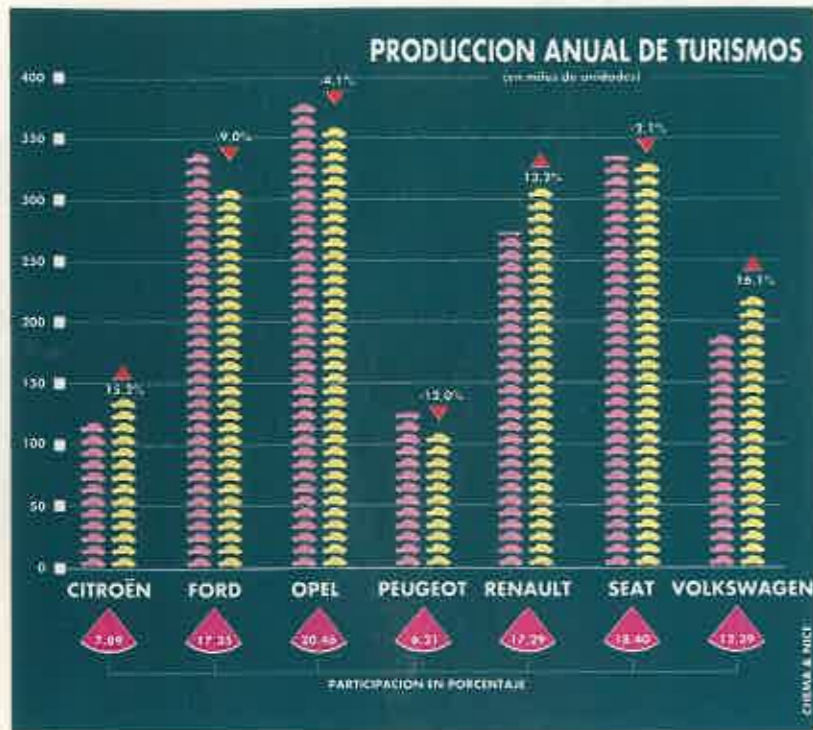
La firma Bridgestone Corporation, que desde primeros de años actúa en España con Firestone Hispania en una sociedad conjunta, ha hecho públicos sus resultados económicos del 92. Las ventas mundiales totalizaron 1,6 billones de pesetas, un 1,1 por ciento menos que en 1991. Sin embargo, los beneficios operativos consolidados se



incrementaron un 21 por ciento, con más de 110.000 millones de pesetas.

CONGRESO INTERNACIONAL DE LA CARRETERA

La Asociación Nacional de la Carretera será el organizador de la próxima edición del Congreso Mundial de Carreteras de la International Road Federation (IRF), que este año tendrá a España como país anfitrión. La IRF es una organización con sedes en Ginebra y Washington, de la que forman parte administraciones, empresas públicas y privadas relacionadas con la carretera y el transporte, así como asociaciones distribuidas por los cinco continentes.



EL FRENAZO A LA PRODUCCION

SEGUN datos de la Asociación Española de Fabricantes (ANFAC), durante 1992 se fabricaron en nuestro país 1.790.615 turismos, lo que representa un incremento de sólo un uno por ciento con relación al año anterior.

La producción de turismos, que en la primera mitad del año experimentó unos incrementos medios mensuales del 13,75 por ciento, siguiendo la tendencia de las ventas interiores y, en menor medida, de las exportaciones, sufrió un frenazo brusco en el segundo semestre del año, invirtiéndose totalmente las

tendencias y pasando a una pérdida de producción media mensual del 12,21 por ciento, fundamentalmente como consecuencia de la caída del mercado europeo, porque no hay que olvidar que España exporta el **71,2 por ciento** de su producción.

Por marcas, Opel (General Motors) sigue siendo el mayor fabricante español con 366.416 turismos producidos en 1992, aunque ha experimentado un descenso del 4,1 por ciento con respecto al pasado año. Por detrás se sitúa Seat que, con 329.537 unidades (-2,1 por ciento), pasa a ocupar la segunda

posición en detrimento de Ford, 310.753 unidades (-9 por ciento).

Mientras los tres principales fabricantes experimentaron retrocesos, Volkswagen, con la producción en exclusiva mundial del Polo en la fábrica de Landaben, alcanzó las 221.843 unidades, lo que supone un incremento del 16,1 por ciento. Por su parte, Citroën, aprovechando la buena acogida del ZX, aumentó su producción, 141.282 unidades, en un 15,2 por ciento, mientras que Fasa-Renault superó las trescientas mil unidades con un incremento del 13,2 por ciento.

El Opel Corsa es, con gran diferencia, el modelo que más se fabricó en 1992, con 328.516 unidades, seguido del VW Polo -221.843- y del Ford Fiesta -186.450-. Los que experimentaron un mayor incremento fueron el Seat Toledo, con un 88,7 por ciento gracias a su buena acogida en el mercado europeo, y el Citroën ZX con un aumento del 70,4 por ciento, sin olvidar los Renault Clio y 19, con incrementos del 19,1 y 25,2 por ciento, respectivamente.

Con la espectacular caída del mercado interior (en los dos primeros meses del año el descenso acumulado es del 42,7 por ciento), un retroceso previsto de ventas en Europa que rondará el ocho por ciento y un constante incremento de las importaciones, los fabricantes españoles se ven avocados a adecuar su producción a la situación del mercado y el recorte de producción previsto es de 150.000 unidades. La consecuencia inmediata ante esta situación está siendo y será el recurso generalizado de las **regulaciones de empleo**.

PRODUCCION POR MODELOS				PRODUCCION DE TURISMOS			
MODELO	1992	1991	%92/91	MARCA	1992	1991	Variación
Opel Corsa	328.516	362.052	-9,26	Opel	366.416	382.238	-4,1
VW Polo	221.843	191.143	10,06	Seat	329.537	336.681	-2,1
Ford Fiesta	186.450	171.575	8,67	Ford	310.753	341.302	-9,0
Renault 19	165.705	132.386	25,17	Renault	309.538	273.430	13,2
Seat Toledo	144.205	76.336	88,91	Volkswagen	221.843	191.143	16,1
Renault Clio	140.541	117.957	19,15	Citroen	141.282	122.612	15,2
Ford Escort/Orion	124.303	169.727	-26,76	Peugeot	111.246	126.346	-12,0
Seat Ibiza	111.949	173.236	-35,38				
Peugeot 205	111.246	120.257	-7,49	TOTAL	1.790.615	1.773.752	1,0
Citroën ZX	96.553	56.671	70,37				

NUEVA GUIA BMW 1993. EL PLACER DE CONDUCIR. EL PLACER DE VIAJAR.



Ruiz Nicolli

NUEVA GUIA BMW 1993. GASTRONOMIA Y TURISMO EN ESPAÑA. Para los que gozan de las paradas tanto como del trayecto. Para los que disfrutan de la carretera y de lo que hay más allá de sus límites, BMW presenta su **Nueva Guía BMW 1993.**

Confeccionada y revisada por expertos año tras año, la **Guía BMW de Gastronomía y Turismo en España es la guía más completa y polivalente.**

Porque es la única que ofrece en un solo volumen tanta información y tan variada: restaurantes y hoteles, monumentos y museos, centros de artesanía y compras y mapas para facilitar su localización. Toda la riqueza gastronómica y cultural de



España a través de más de 10.000 direcciones de interés.

Si lo que desea es enriquecer el placer de viajar, déjese guiar por quien garantiza el placer de conducir: BMW.

Guía BMW 1993: 10.319 direcciones de interés: 2.054 restaurantes, 1.351 hoteles y otras direcciones útiles, que incluyen museos, monumentos, centros de artesanía, compras, etc. Localización de los restaurantes más destacados en mapa general de carreteras y en 88 planos de detalle de ciudades. De venta en librerías y quioscos.



BREVES

LOS PRECIOS DE LOS IBIZA

Los nuevos Seat Ibiza ya se venden desde la pasada semana en los concesionarios de la marca. Son veinticuatro posibilidades de elección las que ofrece Seat en la gama de su nuevo modelo, gama que se reagrupa en versiones de tres y cinco puertas. Los precios de los nuevos Ibiza son:

	3p	5p
Ibiza 1.05 CL	1.155.000	1.220.000
Ibiza 1.3 CL	1.260.000	1.325.000
Ibiza 1.3 CLX	1.340.000	1.405.000
Ibiza 1.3 GLX	1.460.000	1.525.000
Ibiza 1.6 CLX	1.489.000	1.554.000
Ibiza 1.6 GLX	1.610.000	1.675.000
Ibiza 1.8 CLX	1.505.000	1.570.000
Ibiza 1.8 GLX	1.710.000	1.775.000
Ibiza 2.0 GLX	1.779.000	1.844.000
Ibiza 2.0 GT	1.835.000	1.930.000
Ibiza 1.9D CL	1.471.000	1.536.000



SEGUROS AL VOLANTE

CADA día son más numerosas las escuelas destinadas a mejorar la conducción, pero hay pocas que ofrezcan, como es el caso de **Tepesa** cursos especialmente diseñados para aprender a realizar maniobras defensivas en caso de agresión e incluso utilizar el vehículo como arma o medio de

escape ante una situación comprometida. Además de estos cursos de seguridad, en los que también se enseñan técnicas preventivas, existe un amplio programa que va desde el simple **perfeccionamiento** hasta la conducción evasiva a gran velocidad, pasando por la formación de conductores de empresa.

BARRERAS MENOS PELIGROSAS

NO es la primera vez que la tecnología aeroespacial tiene un reflejo directo en el mundo de la automoción. En esta ocasión se trata de aplicar los mismos sistemas utilizados para detener a los aviones, para evitar accidentes de carretera.

La idea ha surgido de la empresa británica **Bridon Ropes**, y tiene por objeto «inmovilizar», lo antes posible, a los vehículos que

sufren un accidente para que no colisionen entre sí, o contra los guarda-raíles convencionales, que suponen en muchos casos el agravio de las consecuencias de un accidente.

La nueva barrera se compone de cuatro cables de acero pretensado, sujetos a postes que se van derrumbando ante un impacto, absorbiendo la energía de los vehículos siniestrados, hasta que se detienen de forma segura y gradual.

FRIO, FRIO, CALIENTE, CALIENTE

NO es una adivinanza. Se trata de un nuevo dispositivo que mantiene la correcta temperatura de las bebidas dentro del automóvil. La iniciativa parte de la firma **Projektzwo**, especializada en la fabricación de elementos de personalización y componentes para vehículos. Para ello, y englobado en el programa de mejora del equipamiento de la gama Caravelle de Volkswagen, la firma germana ha dise-

ñado una funcional consola. Además de un original sistema de control de la temperatura (para bebidas frías o calientes) y con capacidad para dos recipientes, dispone de un espacio para el autorradio con equipo CD y un teléfono móvil con sistema «manos libres». La nueva consola encaja a la perfección con el resto de los detalles del vehículo, tanto en la decoración interior como en el tipo de materiales.



LOS NUEVOS CORSA YA TIENEN PRECIO

También se ha iniciado la comercialización de los nuevos Opel Corsa. Aunque, de momento, los pequeños Opel cuentan con interesantes descuentos promocionales en cada una de las trece versiones que completan la oferta de esta gama, los precios oficiales que registrarán cuando acabe la promoción, son los siguientes:

	3p	5p
Corsa City 1.2	1.070.000	1.130.000
Corsa Swing 1.2	1.244.000	1.304.000
Corsa Swing 1.4	1.303.000	1.363.000
Corsa Swing 1.5	1.339.000	1.399.000
Corsa Sport 1.4	1.330.000	
Corsa GSi 1.6	1.925.000	
Corsa GLS 1.4		1.590.000
Corsa GLS 1.4G		1.636.000
Corsa GLS 1.5 TD		1.795.000



PEUGEOT 306. EL RIVAL

La seguridad de los que no tienen adversario. El poder de los mejor dotados. La elegancia de los que se distinguen. El equipamiento de los privilegiados. El más profundo respeto por la Naturaleza. Así nace el Peugeot 306. Un coche que por su línea, sus avances en seguridad, y sus prestaciones será querido y admirado por los más exigentes. Un coche que será temido por sus adversarios. Ha nacido el nuevo Peugeot 306. Ha nacido El Rival.



PEUGEOT 306. EL RIVAL



SEMANA SANTA TURISTICA

UN respiro en las duras jornadas laborales bien merecen una buena planificación para sacar el máximo partido a las breves vacaciones de Semana Santa. Ofrecemos las últimas novedades en guías turísticas.

Dónde ir, cómo llegar define la personal filosofía de la guía **Michelin**, que acaba de lanzar su 21 edición para España y Portugal. Elegir un buen hotel o un buen restaurante a través de sus cotizadas «estrellas» es una tarea sumamente fácil, al igual que las recomendaciones de la «buena mesa»: el vino idóneo como complemento al buen yantar. También recoge lugares de interés para el visitante, asistencia mecánica, planos de ciudades, diccionario básico, etc. Con la edición que acaba de salir al mercado se cumplen



documentos **Guilarama**, de Anaya, que con la edición de nueve nuevos volúmenes, cuenta ya con una oferta de 39 destinos internacionales de innegable atractivo para los turistas españoles. Están concebidas para aprovechar al máximo todos los desplazamientos. Además de una información histórico-artística y paisajística, se encuentran referencias a tiendas, restaurantes, etc. Toda la información se obtiene de una forma fácil, rápida y eficaz, mediante códigos de colores para diferenciar cada uno de los apartados. Se pueden adquirir por 860 pesetas. En el ámbito nacional,

Guías de Hoy, editadas también por el Grupo Anaya, dispone de más de una veintena de destinos por la geografía española. Se incluyen las secciones: «Impresiones de... su historia, gentes y paisajes», donde un escritor local ofrece su punto de vista sobre la zona; «Visita a ...», «Gastronomía», un directorio con direcciones y consejos útiles, índice de lugares, además del apartado «Cómo usar esta guía», en función del tiempo disponible: una semana o más, un

fin de semana, o una simple visita de paso hacia otros puntos. Cuestan 1.250 pesetas (Madrid, Barcelona, Sevilla y Burgos) y 1.175 pesetas el resto de los destinos.

Además de una información turística, Anaya ha emprendido una misiva mucho más compleja: potenciar la comunicación entre sus lectores. Así, acaba de lanzar al mercado **Defiéndete en...** un estuche completo con guía, diccionario y cassette con los que practicar la pronunciación de todos los mensajes imprescindibles para la tranquilidad de los viajeros: como transmitir los datos personales, presentaciones y saludos, expresiones cotidianas, aduanas y fronteras, moneda, pesos y medidas, emergencias, rótulos más frecuentes, etc. Se han editado en inglés, francés, italiano, alemán y portugués. Cada una de ellas cuesta 1.400 pesetas.

Finalmente y destinada a que sus clientes tengan la posibilidad de lograr un importante ahorro en sus viajes de empresa, Viajes Ecuador ha preparado la **Guía para los Viajes de Negocios**. En esta guía se ofrece una importante relación de hoteles, tanto nacionales como internacionales, con los que Ecuador ha negociado significativos descuentos. Además también hay descuentos en los alquileres de coches y en los billetes de avión y, dependiendo de las características de cada viaje, se gestiona la tarifa u oferta más ventajosa.

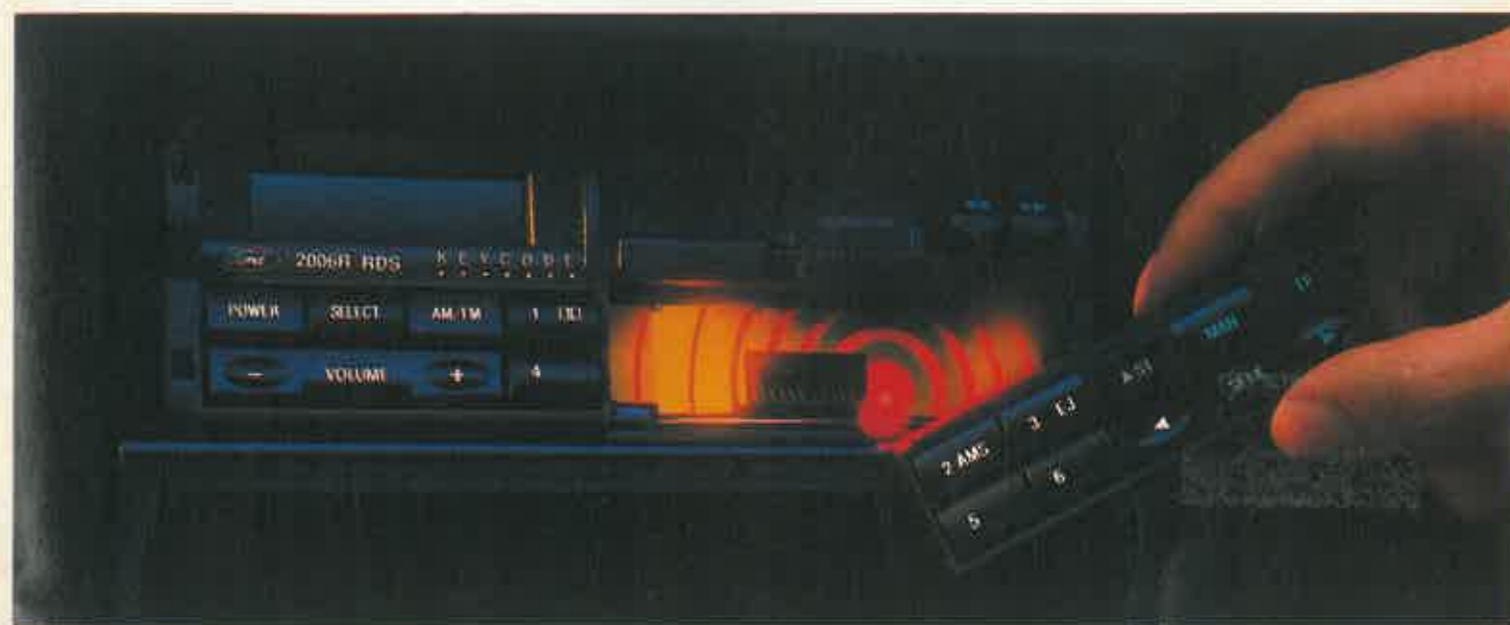


cuatro años de colaboración entre el grupo editorial Club de Gourmets y el fabricante de automóviles BMW, una colaboración que se plasma en la completa guía de gastronomía y turismo que año tras año se actualiza para ofrecer una información de máxima calidad. Como ya viene siendo habitual desde la aparición de la primera edición, la **Guía BMW** de Gastronomía y Turismo ha sido mejorada en su presentación, ahora con una encuadernación más robusta y cubiertas de material lavable, y contenido, con la inclusión de planos de las ciudades más importantes para facilitar la localización de los restaurantes y hoteles reseñados.

Otra de las alternativas son los



¡También fabricamos coches!



SISTEMAS DE AUDIO FORD

Te presentamos a uno de los mayores fabricantes del mundo en sistemas de audio para automóviles: **Ford**.

Una marca que te ofrece la calidad y ventajas de un sonido creado especialmente para tu **Ford**. Con toda la experiencia que dan más de cinco millones de equipos producidos al año.

Descubre en los **Sistemas de Audio**

Ford la combinación más excitante de tecnología, potencia y fiabilidad. Todo un recital de medidas de seguridad: panel de seguridad desmontable, luz intermitente al desmontar el panel, superficie reflectante bajo el panel, código de seguridad de cuatro dígitos, adhesivos antirrobo... Y muchos detalles más.

Ven a los **Sistemas de Audio Ford**

y disfruta del sonido que mejor sintoniza con tu coche. Porque tenemos mucho que ver con tu **Ford**. Después de todo, también lo fabricamos...



Seguridad Total



SISTEMAS AUDIO



¿UN CITROËN ZX 4WS?

ME he comprado un Citroën ZX y el vendedor me aseguró que mi coche aparcaría mucho mejor que otros vehículos porque las ruedas de detrás se movían con las de delante. La verdad es que yo no he notado una facilidad especial para aparcar y algún amigo ha observado que las ruedas de detrás no se mueven absolutamente nada. ¿Me han engañado? ¿Estará el sistema estropeado? ¿Reclamo al concesionario?

Anselmo Araujo
Badajoz

R.- No creemos que el vendedor con el que usted ha tratado le haya asegurado que aparcaría mejor con su ZX que con otros coches. Debe de haber sido un malentendido, porque las ruedas traseras de su coche efectivamente giran ligeramente en el sentido de la marcha, pero sólo en el apoyo producido en curva y a una velocidad ya considerable, nunca en maniobras a coche parado. Sólo existen dos coches que se comercializan en España con dirección a las cuatro ruedas (4WS), el Honda Prelude y el Mazda 626. En estos coches sí se aparca con más facilidad, porque las ruedas traseras giran, en maniobras a coche parado, en el sentido contrario que las delanteras.

PORTAESQUIES CON IMAN

POR el incordio que supone montar y desmontar los portaesquíes cada vez que voy a esquiar, intento comprar uno con imán que he visto anunciado en algún sitio.

Mis preguntas son las siguientes: ¿Dónde los puedo comprar? ¿Qué velocidad aguantan sin pro-

blemas? ¿Cuántos pares puedo transportar?

Federico Catón
Zaragoza

R.- No hemos tenido la oportunidad de probar estos portaesquíes pero el fabricante asegura que aguantan sin peligro hasta los 200 km/h con cinco pares de esquíes. En Madrid se pueden encontrar en Deportes Zulaica, Gaztambide nº 59, o en Neumáticos Asensio, Viriato nº 38.

CASCOS EN ALICANTE

PARECE que las normas de tráfico no son iguales para todos. Vivo en Alicante y estoy acostumbrado a ver circular motoristas sin casco de noche por la zona de bares, observados por multitud de



policías que ni se inmutan. No se si no dicen nada por miedo a que se les echen encima o porque realmente les da lo mismo que cumplan o no la normativa. El caso es que nadie cumple y las circunstancias no pueden ser más propicias para el accidente.

Arturo Lledó
Alicante

RADAR EN AUTOPISTA

MIRA que es difícil que un coche con el radar de tráfico se escondan en una autopista. Pues a mí me ha pillado y no estaba precisamente escondido. El radar (instalado en un ZX) estaba situado en la mediana, en uno de esos pasos habilitados y cerrados con cadenas,



y me hizo la foto de frente (?) a 170 km/h. Total, 25.000 del ala y la Semana Santa recortada en gastos al máximo. Pero me pregunto: ¿está permitido hacer fotos de frente? ¿Puedo recurrir de alguna manera?

M.P.
Barcelona

R.- Las fotos de radar realizadas de frente se ajustan a la normativa siempre que no se realicen de noche con el consiguiente destello de flash.

En el caso que expone, pocas cosas se pueden recurrir con garantías de éxito.

EL PRECIO DE LOS CURSILLOS

LEO con sorpresa en su revista el precio de un completo cursillo de piloto de rallyes en Italia por un precio muy atractivo. Y digo que leo con sorpresa porque todavía recuerdo el susto que me dí cuando me informaron por teléfono de los cursillos que se realizan en España, en los que por dos días de clases y una comida rápida, se bajaran unas cifras en relación muchísimo más altas. Hay que pensar en que por cinco días de clase con pilotos de la talla de Darío Cerrato o Miki Biasion y recorriendo 300 kilómetros con vehículos de excepción y hotel y pensión completa incluidos te cobran la módica cantidad de 280.000 pesetas. ¡Vayan aprendiendo!



Benjamín Rovirá
Madrid

NUEVO CITROËN ZX CROSS



RAZA DE CAMPEON

Llantas en accesorio

Nueva serie limitada Citroën ZX Cross. Raza de campeón. Heredero del desierto. Heredero de toda la experiencia, fiabilidad y robustez del Citroën ZX Rallye Raid. Póngalo a prueba. Descubra la fuerza de su raza.

Nuevo Citroën ZX Cross, con un motor de inyección de 1.580 cc, capaz de desarrollar una potencia de 89 CV a 6.400 rpm.

Descubra una serie especial con un alto nivel de equipamiento: volante deportivo forrado en cuero y regulable en altura, asientos delanteros deportivos en terciopelo, con reglaje en altura, lumbar y lateral el del conductor, palanca de cambios tipo sport con fuelle de cuero, alarma de olvido de luces encendidas, luneta trasera térmica con limpia-lava luneta, retrovisores regulables desde el interior, luz trasera anti-niebla, cuentarrevoluciones electrónico, tapacubos tipo sport... Un equipamiento extraordinario con un precio promocional excepcional: **1.670.000 pesetas.***

Gama Citroën ZX desde

1.389.000 pesetas**



* PVP máximo recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y oferta promocional no acumulable. Válido hasta fin de mes para vehículos en stock en Península y Baleares. ** Modelo ZX Reflex 1.4, 5 puertas. Sin catalizador.

CITROËN ZX. RAZA DE CAMPEON



Saruni Mante.

29 años.

Guerrero del
poblado *Oloololo* de
la tribu *Maasai*
(Kenya).

Viste camisa de
algodón ecológico
de la colección
Natural Wear.

Lleva botas
de piel Nubuk
modelo *Classic*.



Natural Life & Style
since 1980

EN esta ocasión se trataba de comprobar, en las durísimas condiciones que propicia la zona del círculo polar Ártico, el funcionamiento del conjunto formado por el antibloqueo de frenos y el sistema de control de tracción desarrollados en exclusiva para el Ford Mondeo por la firma Bendix, con la que Ford inició su colaboración técnica desde finales de los años sesenta.

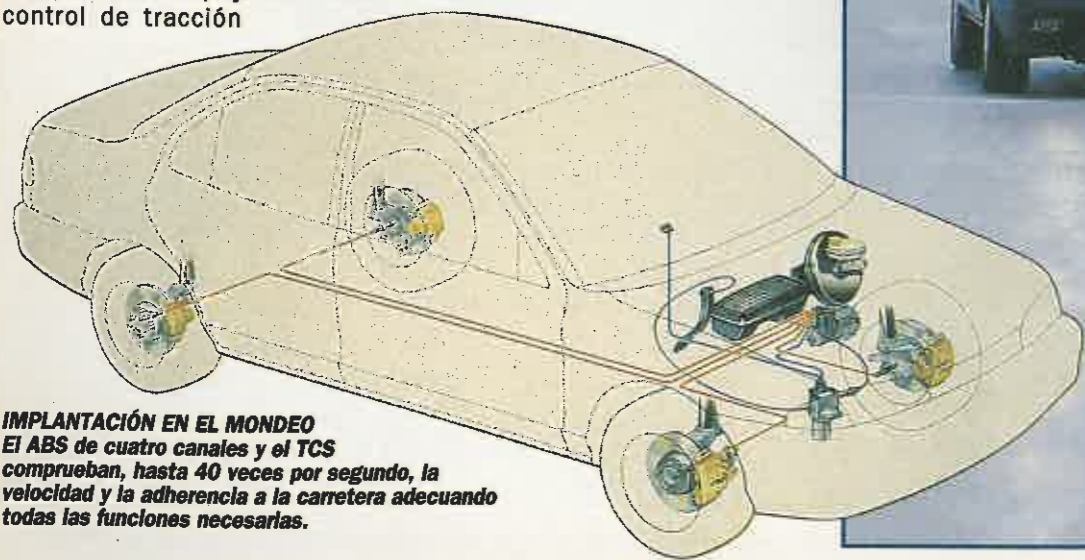
Fue en 1987 cuando Ford decidió que el control de tracción debía formar parte del proyecto CDW27 (código del nuevo modelo de la marca que luego se denominaría Mondeo). Tras probar diversos sistemas, en 1989 se optó por el de Bendix. Desde ese momento Bendix estableció un importante programa de trabajo con cuatro fases distintas en combinación con Ford, la última de ellas, iniciada en octubre de 1992 continúa en la actualidad, momento en el que Bendix y Ford han acumulado más de cuatro millones de kilómetros de exhaustivas pruebas. Aparte, para Bendix, este programa para el Mondeo ha supuesto una inversión de más de veinte millones de dólares en recursos de ingeniería y un completo programa de acciones para adecuar sus instalaciones.

Para ajustar y desarrollar el sistema han sido necesarios tres inviernos en la base que Bendix tiene en Arjeplog, localidad situada al norte de Suecia donde, ahora, hemos podido constatar lo que supone para la seguridad activa del Ford Mondeo. Pero hablemos del sistema. Bajo el nombre Bendix Mecatronic II se encierra un avanzadísimo sistema que combina el antibloqueo de frenos (ABS) con un complejo sistema de control de tracción

Ford Mondeo

SEGURO DE SI MISMO

A estas alturas ya se ha dicho mucho del Mondeo, el nuevo modelo que Ford propugna como coche global, pero aún había secretos que desvelar sobre él, sobre todo a nivel de seguridad; terreno en el que el Mondeo aporta lo suyo.



IMPLANTACIÓN EN EL MONDEO
El ABS de cuatro canales y el TCS comprueban, hasta 40 veces por segundo, la velocidad y la adherencia a la carretera adecuando todas las funciones necesarias.



ciones de la carretera son peligrosas. Por otro lado, el conductor tiene la posibilidad de desconectar el TCS, pero el ABS, en ese caso, sigue funcionando independientemente.

La monitorización de la velocidad del coche y de la adherencia a la carretera del mismo lo realiza el sistema Bendix Mecatronic II hasta cuarenta veces por segundo. Su unidad electrónica de control está protegida para soportar las duras condiciones existentes bajo el capó del Mondeo, y en particular contra cargas eléctricas altas o constantes. Además, el sistema comprueba su propio funcionamiento cada vez que se pone en marcha el vehículo. En caso de fallo el vehículo mantiene su capacidad de frenado convencional y puede seguir rodando. Por otro lado, para que su efecto sea evidente, se ha diseñado para proporcionar al conductor la sensación de «tacto» en el pedal del acelerador, y así, al entrar en funcionamiento se siente un suave impulso en dicho pedal.

El Mondeo equipado con el sistema Bendix estaba dotado con el motor de 2 litros y 16 válvulas, y ha demostrado la bondad del sistema en las condiciones más difíciles que se puedan imaginar tanto en la pista de pruebas como en carretera abierta en la que el asfalto apenas existía. O

M. Doménech

(TCS). Si el ABS, por definición, está diseñado para evitar que cualquiera de las ruedas del vehículo se bloqueen en caso de frenada de emergencia (o en condiciones tan difíciles como el hielo o la nieve), ayudándole a detenerse y evitando que se pierda la direccionalidad, el efecto conjunto entre ABS y TCS es mucho más benéfico. El TCS de Bendix es una parte integrante de la unidad ABS, y su cometido primordial es prevenir el bloqueo de la rueda en situaciones extremas, monitorizando constantemente la diferencia de velocidad existente entre aquella a la que las ruedas giran en un momento determinado y la velocidad a la que, al

mismo tiempo, el vehículo rueda corrigiendo, en función de ello, la presión del freno. Es especialmente útil para evitar el giro de la rueda en curvas fuertes cuando las ruedas de cada lado precisan una presión de frenado diferente, y también en el momento del arranque, al acelerar. Así, en una superficie mixta de asfalto mojado y hielo o nieve, mientras que sin el sistema es imposible que el coche avance, con él se sale de la situación con toda prontitud.

El sistema ABS/TCS funciona independientemente de que el conductor tenga conciencia de ello, si bien un testigo del cuadro, parpadeante, avisa de su acción y de que las condi-

EFEECTO COMPLETO
Arrancar, rodar y frenar con el sistema ABS/TCS de Bendix es un juego de niños. El Mondeo hace el resto.

Nuevos Alfa Romeo 155

FASE 2

Bajo la denominación de «Fase 2» la marca italiana Alfa Romeo intenta llegar a los clientes más ahorradores lanzando al mercado tres nuevos 155, el 1.7 Twin Spark de gasolina, y dos turbodiésel de 92 y 125 caballos llamados TD y 2.5 TD respectivamente.

EL goteo de novedades no se detiene a pesar de la crisis que atraviesa el sector. Y le toca ahora a Alfa Romeo concentrar sus esfuerzos en lanzar tres nuevas versiones de su reciente 155. Estas completan la gama tanto en su vertiente económica, con dos modelos turbodiésel, como en su vertiente

de seguridad pasiva, también les ha obligado a reforzar la estructura y a ofrecer opcionalmente dispositivos tan importantes como el *airbag*, que se integra dentro de un «paquete de seguridad» poco menos que obligatorio en estos momentos dentro de este segmento si se quiere ser competitivo.

gran elasticidad y un consumo muy aceptable. Al volante, la suavidad y la predisposición para acelerar sin titubeos en todo momento se combinan con el sonido atractivo que siempre ha caracterizado a los Alfa. La rigidez del chasis, aumentada por los nuevos refuerzos, mejora la dinámica, aunque los reglajes de

TWIN SPARK 1.7

El nuevo 155 se sitúa en la base de la gama. En este modelo no se ha tocado el frontal, algo que sí ha ocurrido en las versiones más potentes. Se trata de una berlina familiar, sencilla de funcionamiento suave y agradable y de consumos recortados.



básica, con el agradable 1.7 Twin Spark que viene a sustituir al 75 1.6.

Además, después de un año de su salida al mercado, las observaciones de los 40.000 compradores que se han decidido en el 92 por el 155 han llevado a aumentar los equipamientos de base y opcionales. Por otra parte, la competencia de otras marcas en cuanto a medi-

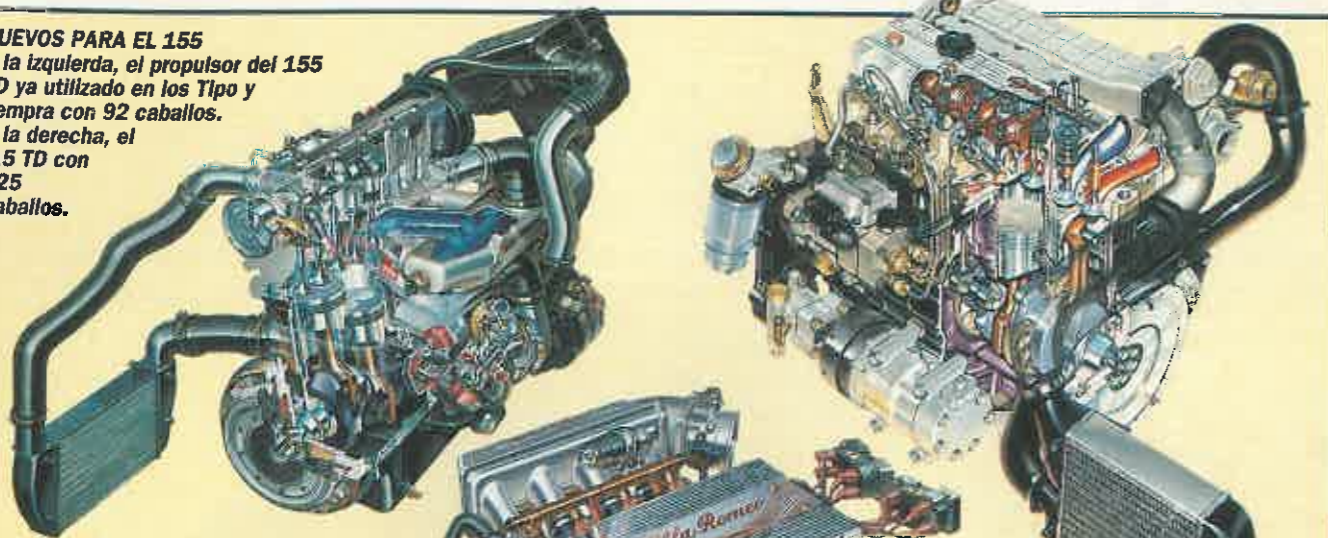
Del Alfa Romeo 155 1.7 Twin Spark se pretende que sirva de acceso al segmento dentro de la gama 155. Se deriva del 1.8 y la reducción de cilindrada, un sistema específico de distribución de doble árbol de levas en cabeza sin variador de fase y una topografía de la centralita electrónica especialmente diseñada para este modelo, permiten ofrecer un motor fiable con una

suspensión en esta versión no estén pensados para «ir de carreras». No obstante, sus 115 caballos le permiten alcanzar unas prestaciones muy honestas. El precio, que rondará los dos millones de pesetas, sería una de las bazas más importantes de este modelo cara a la competencia.

El nuevo TD, con el motor de dos litros y 92 caballos que utilizan tam-



NUEVOS PARA EL 155
A la izquierda, el propulsor del 155 TD ya utilizado en los Tipo y Tempra con 92 caballos.
A la derecha, el 2.5 TD con 125 caballos.



1.7 TWIN SPARK
Un propulsor muy agradable con una buena disposición a subir de vueltas desde cualquier velocidad. Sus 115 caballos de potencia le permiten defenderse bien en carretera.



bién los Tempra o los Tipo, amplía la oferta del 155 para llegar a ese 20 por ciento de compradores de este segmento que en España compran un vehículo movido por el combustible más económico. Como en los modelos de Fiat, el funcionamiento no es

todo lo progresivo que sería de desear; sin embargo, tanto los consumos como el silencio de marcha com-

pen- san la lentitud de respuesta. Pero la estrella de los nuevos modelos es otro turbodíesel, esta vez con motor de 2,5 litros de cilindrada y una potencia de 125 caballos, el mismo que monta el 164. Se trata de uno de los mejores propulsores turbodíesel del mundo (su valor de par de 30 mkg. a 2000 rpm. es todo un récord) y se compenetra a la perfección con la plataforma del 155 y con una carrocería perfectamente insonorizada.

Las prestaciones del coche son excepcionales con unas cifras proporcionadas por la marca de 195 kilómetros por hora de velocidad máxima y un tiempo de aceleración de 10,4 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora. El motor utiliza el sistema Turbotronic para la gestión electrónica integrada del turbocompresor, de la bomba de inyección y de la válvula para la recirculación de los gases de escape. Ninguno de los dos precisa de catalizador para cumplir sin problemas los niveles exigidos de emisiones. La versión TD 2.5 es una de las agraciadas con el aumento de equipamiento que se incluye desde ahora en los TS 1.8, TS 2.0, TD 2.5 y V6. Estos modelos se enriquecen con una nueva parrilla frontal similar a la del Q4, nuevos colores de salpicadero, Check System, mejora en los tapizados, revestimientos y

FICHA TECNICA

	1.7 TS	TD	TD 2.5
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.749	1.929	2.500
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	B. iny., Turbo e inter.	B. iny., Turbo e inter.
Compresión	10 a 1	19,2 a 1	21 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 cv/5.800	92 cv/4.100	125 cv/4.200
Par máximo / r.p.m.	15,2 mkg/3.500	19,4 mkg/2.400	30 mkg/2.000
TRANSMISION			
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5
Frenos. Sistema(Del/Tras)	D./D. ABS en opción	D./D. ABS en opción	D./D.. ABS en opción
SUSPENSIONES			
Delantero	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1205	1.250	1.340
Largo/ancho/alto (mm)	4.443/1.700/1.440	4.443/1.700/1.440	4.443/1.700/1.440
Capacidad del depósito (l)	63	63	63
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,8	13,5	10,4
Velocidad Máxima (km/h)	191	180	195
Consumo Urbano (l/100 km)	9,5	7,1	8,6
A 90 km/h (l/100 km)	6,4	5,1	5,5
A 120 km/h (l/100 km)	8,3	7,0	7,2

AHORA PARA TENER UN DEPORTIVO AHÓRRATE LAS 16V, LOS ALERONES, Y EL TURBO.

NUEVO P 200 CHRONO.



PIRELLI

SIENTE LA CONDUCCIÓN.

NUEVOS INTERIORES
Se han realizado retoques estéticos en el interior y se han aumentado las dotaciones de serie.



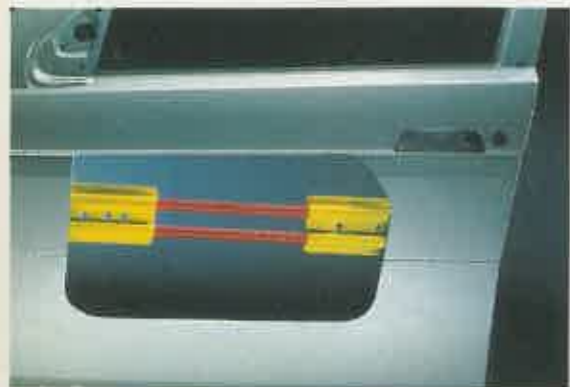
es en el respaldo posterior etcétera. La versión 1.7 TS incluye de serie la dirección asistida, elevalunas eléctricos delanteros y cierre centralizado. No se han rediseñado sin embargo los asientos, y sigue costando encontrar la posición ideal de conducción al volante.

bag (versión europea más económica del *airbag*) combinado con sensores dispositivos pretensores para los cinturones de seguridad y un nuevo volante de seguridad.

El coche con más elevado índice de satisfacción entre los compradores Alfa se enriquece con tres nue-



NUEVO FRONTAL
En los modelos altos de gama se sustituye el anagrama frontal por una parrilla similar a la de las versiones más deportivas Q4. Se incluye un perfil cromado.



MÁS SEGURIDAD
Nuevas estructuras de refuerzo en las puertas y el Eurobag en opción.

alfombras, asientos regulables en altura y apoyo lumbar, retrovisores exteriores eléctricos con dispositivo de desempañamiento, luces antiniebla (opcionales en el 1.8 TS), regulación de altura de luces desde el interior, alojamiento para los esqui-

Simultáneamente a la llegada de los nuevos modelos, todos los 155 mejoran considerablemente el nivel de seguridad pasiva con refuerzos frontales y laterales que absorben gran cantidad de energía en una colisión. En opción se ofrece el euro-

vas versiones que llegarán a España en el próximo mes de mayo, con precios, según los responsables de la marca italiana, tremendamente atractivos.

Andrés Mas

SUPERARSE, UNA OBSESION DE VALEO.



"UNA ESCOBILLA DE OPTIMO RENDIMIENTO
BAJO CUALQUIER CLIMATOLOGIA,
DA CONFIANZA, PERO SI ADEMÁS ES 100%
EFICAZ A ALTA VELOCIDAD, DA SEGURIDAD."

UN SISTEMA LIMPIAPARABRISAS DEBE ASEGURAR ABSOLUTA VISIBILIDAD EN LAS CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS MÁS ADVERSAS: LLUVIA INTENSA, VIENTO, ETC. PERO PARA CIRCULAR A ALTA VELOCIDAD, SE NECESITA AUN MÁS. POR ELLO VALEO HA CREADO LA ESCOBILLA ALV. EL DISEÑO EXCLUSIVO DE ESTA ESCOBILLA AERODINÁMICA HACE QUE SE

DESVIE EL FLUJO DE AIRE HACIA LA SUPERFICIE DEL PARABRISAS, EVITANDO ASÍ QUE TANTO LA ESCOBILLA COMO SU BRAZO SE DESPEGUEN DEL CRISTAL. VALEO REALIZA UN CONTINUO ESFUERZO POR ALCANZAR LOS MÁS ALTOS NIVELES DE INNOVACIÓN Y CALIDAD, DEMOSTRANDO, DÍA A DÍA, SU PREOCUPACIÓN POR LA SEGURIDAD DEL AUTOMOVILISTA. Y ES QUE, PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DE SUS CLIENTES Y OFRECER A LA VEZ UN SERVICIO DE MÁXIMA CALIDAD, VALEO SE HA FIJADO COMO PRINCIPAL OBJETIVO UNA CONSTANTE SUPERACIÓN.

Valeo
EL EQUIPO
DEL AUTOMÓVIL

Citroën ZX 1.6 i Aura
Opel Astra 1.6 i GLS
Renault 19 1.8 RT
Peugeot 306 1.6 XR

MAS DIFICIL TODAVIA

La llegada del Peugeot 306 ha incrementado aún más la ya amplia oferta de los cuatro metros. Aquí se le compara con algunos de sus más representativos rivales, a los que se lo pone realmente difícil.

POR si fuera poca la competencia existente en el mundo de los «cuatro metros», llega ahora el 306. Un coche medio de última generación se enfrenta en estas páginas a un prestigioso veterano del segmento (R-19) y a dos modernos rivales concebidos para la década de los 90 (ZX y Astra). Precedido de su hermano pequeño el 106, llega con los mismos aires de familia y dispuesto a competir en la parcela más dura del mercado. Por ser novedad y por sus evidentes ambiciones, el Peugeot es el epicentro de esta prueba, en la que compiten cuatro coches muy elaborados y especializados en ofrecerlo casi todo a unos ajustadísimos precios comerciales.

Por ello se proclama como referencia y punto de mira de la dura lucha entablada. El nuevo 306 sustituye al 309 con unos planteamientos más seductores. Su personalidad es más acusada que la de su antecesor, criticado en ocasiones por una estética anodina.

(pasa a la página 36)



VIRTUDES

Comportamiento
 Calidad general
 Confort y silencio de marcha

Citroën ZX 1.6i Aura
PRECIO: 1.937.097 ptas.

Consumo
 Anchura de las plazas traseras
 Maletero justo

DEFECTOS

VIRTUDES

Equilibrio general
 Potencia y prestaciones
 Consumo

Opel Astra 1.6i GLS
PRECIO: 1.955.000 ptas..

Alreación del habitáculo
 Equipo
 Ruidos aerodinámicos

DEFECTOS

VIRTUDES

Relación precio-equipamiento
 Confort y capacidad del maletero
 Velocidad y recuperaciones

Renault 19 1.8 RT
PRECIO: 1.960.000 ptas.

Frenos poco resistentes
 Asientos muy blandos
 Consumo

DEFECTOS

VIRTUDES

Estabilidad y comportamiento
 Confort acústico
 Respuesta muy agradable

Peugeot 306 1.6 XR
PRECIO: 1.959.000 ptas.

Recuperaciones en quinta
 Asientos demasiado blandos
 Acabado de plásticos interiores

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

Renault 19 1.8 RT AIRES DE SUPERIORIDAD

Como líder mantenido en este segmento, el R-19 hace valer su hegemonía comercial.



El rotundo y continuado éxito de la berlina media de Renault propició el año pasado una revisión para actualizarla. Los motivos de la fidelidad que ha despertado este coche en el mercado español son varios. En primer lugar se trata de un modelo que ofrece mucho por un precio muy competitivo. Su elevado nivel de equipamiento supera con creces la oferta de otras marcas.

Además, resulta un coche ideal para un uso polivalente gracias a su elevado confort, tanto ergonómico como de marcha. En este aspecto habría que achacar a los holgados asientos un mullido demasiado blando. El motor sigue la tónica general de «valer para todo» y responde con un carácter alegre que se prodiga hasta rebasar con facilidad los 180 kilómetros por hora. Mientras tanto, su inyección monopunto se revela como bastante golosa en cuanto a consumo. Mecánicamente, sólo podrían criticarse negativamente los frenos, poco resistentes a la fatiga.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 90 CV(65 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (134 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. (ø 240 mm). Traseros: Tambor (ø 203 mm). Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo MacPherson y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente de brazos tirados. Muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de acero de 6 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.175 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★
CONSUMO	★★
PRECIO	★★★★



Bujías Bosch Súper para todos los motores: las campeonas en homologación.



Para conseguir que una bujía sea recomendada para todos los motores europeos y japoneses no basta con ser del agrado de la mayoría de los fabricantes. Es necesario, además, ajustarse al motor como éste lo hace al propio coche. Y asegurarse una combustión perfecta, como la Bujía Bosch Súper: la campeona.



BOSCH

Peugeot 306 1.6 XR ACECHO FRUCTIFERO

El león ha observado y esperado, pero su respuesta es un auténtico zarpazo.

El relevo del perseverante 309 no podía tardar, ya que este veterano modelo ha aguantado el tipo durante ocho años en un segmento que ha experimentado una inusitada revolución. Para ello, Peugeot ha decidido atacar de firme y, apoyándose siempre en las posibilidades de la poderosa PSA, ofrece un nuevo modelo tan nuevo como intere-

sante. De líneas un tanto «orientales» y parecidas en su trasera al pequeño 106, el 306 se ha puesto al día en cuanto a diseño y calidades de acabado. En esto último, el esfuerzo de la marca es evidente. Pero sin duda lo mejor del nuevo 306 es su motor que, unido a las excelentes cualidades dinámicas compartidas con el ZX, hacen de este coche una auténtica delicia para todo tipo de conducción polivalente. El propulsor TU 5 JP es ejemplar en cuanto a suavidad de respuesta y permite, gracias a unos desarrollos largos, mantener muy buenas medias con poco consumo.

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 90 CV(65 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (134 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. (ø 240 mm). Traseros: Tambor (ø 203 mm). Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo MacPherson y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de brazos tirados. Muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de acero de 6 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.175 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

Donde un hombre afronta su último desafío

ELOJO DEL
AGUILA

GAMEL
EL SABOR
DE LA AVENTURA





FRENTE A FRENTE

más goloso con la gasolina mientras que el Peugeot asombra por sus bajos consumos, en parte debido a una óptima gestión del motor y a unos desarrollos tirando a largos que reducen los valores en todo tipo de carreteras.

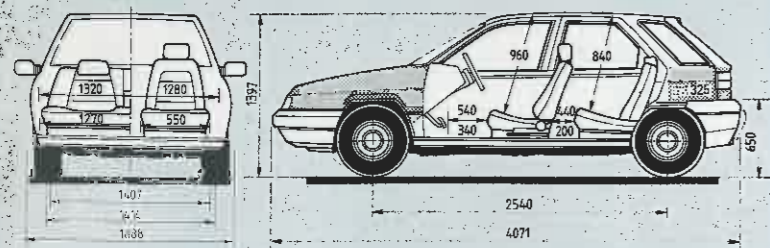
El planteamiento de los cuatro motores es de corte reposado y consecuencia de una utilización polivalente. Si el Astra sobresalía en general por su potencia superior, el R-19 dispone de las mejores recuperaciones, fruto de su pequeña ventaja en cuanto a cilindrada. El ZX y el 306 tienen una respuesta similar, agradable, suave y muy efectiva para mantener cruceros sin problemas.

Pero mientras que en el primero un consumo algo elevado estropea el resultado general, en el segundo una perfecta homogeneidad en sus características seduce desde un primer momento, pudiendo decirse que este nuevo motor de Peugeot cumple perfectamente con su cometido sin buscar ser brillante en ningún apartado en especial.

Si la del Astra era la mecánica más sobresaliente, en cuanto a comportamiento es claramente el 306 y el ZX quienes se destacan por este orden. La rigidez de ambas carrocerías, unas suspensiones idóneas para asociar el confort con la eficacia y el sistema desarrollado por

Entre los dos coches más próximos por sus comunes orígenes industriales, el Citroën y el Peugeot, también se notan claras diferencias en este sentido. El Citroën resulta

CITROËN ZX

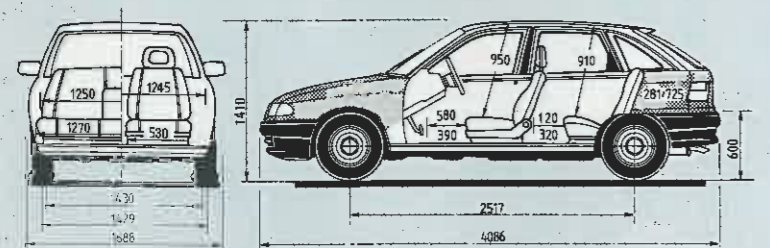


CUATRO POR CUATRO
El segmento de los cuatro metros es el más vendido. Las características de estos cuatro modelos se mueven por una sola regla, la lógica, para ser familiares polivalentes.

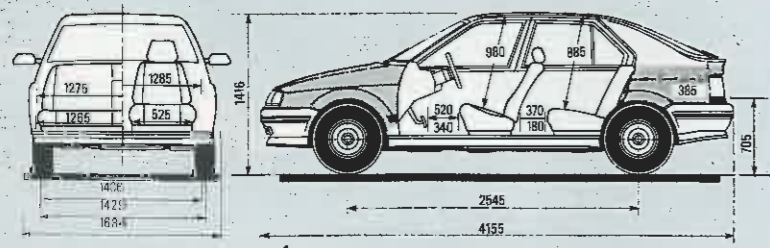
Como el ZX y el Astra, presenta una carrocería compacta, de trasera maciza y amplio volumen de habitáculo. El R-19, algo más largo y estilizado, se desmarca un poco de las nuevas tendencias conceptuales en este segmento.

La tecnología no es gratuita en cuanto a peso y el Peugeot 306 da más kilos en la báscula, incluso superando al más grande R-19. Sobre el papel, el Opel Astra es el que mecánicamente resulta más potente, siendo el más ligero, es también el que dispone de mayor número de caballos, con lo que su relación peso potencia resulta la mejor. Esto se confirma contrastando las cintas impresas del Correvit, el sistema de medición electrónico utilizado por Motor 16 para evaluar las prestaciones. El motor alemán resulta vencedor en cuanto a rendimiento general y su brillantez pone las cosas difíciles al francés recién llegado. Sin embargo, y tal como pasa en el plano comercial, en el técnico las cosas están muy igualadas y los resultados obtenidos oscilan en muy poco margen. En el caso del Citroën ZX, Opel Astra y Peugeot 306, nos encontramos ante un ejemplo de lo que un motor de relativa poca cilindrada puede hacer en nuestros días. Cubicar 1.600 centímetros cúbicos no es hoy ningún impedimento para conseguir rendimientos muy superiores a los de hace unos años. La técnica avanza que es una barbaridad y el Renault 19 lo acusa frente a sus jóvenes competidores. Sus casi 1.800 centímetros cúbicos no le dan predominio sobre ellos y, aunque sigue siendo un motor perfectamente válido, se ve superado en diversas mediciones por los recién llegados. Sobre todo, este constante perfeccionamiento se nota en el consumo, claramente superior en el Renault.

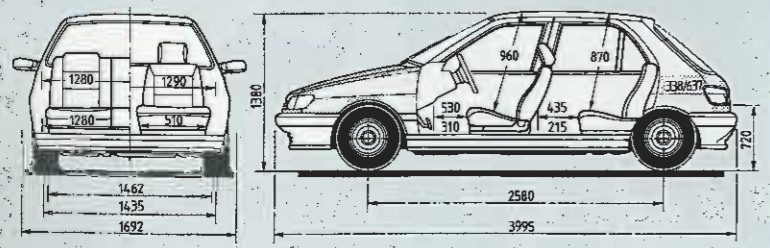
OPEL ASTRA



RENAULT 19



PEUGEOT 306



EQUIPAMIENTO

	ZX	ASTRA	306	R-19
Cuarentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	SI	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	NO	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	SI
Aire acondicionado	OP	NO	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	SI	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	NO/SI	NO/NO	OP/OP	NO/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	NO	SI	SI
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/NO	SI/NO	SI/OP	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO	NO

DATOS DEL COMPRADOR

CITROËN: Fabricante/Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España. **OPEL:** Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España. **PEUGEOT:** Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Crtra. de Villaverde km. 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 445 puntos de asistencia en toda España. **RENAULT:** Fabricante/Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** más de 2.000 puntos en España.

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	ZX	ASTRA	306	R-19
CIUDAD				
A 30,2 km/h de promedio	11,3	9,5	9,1	9,4
CARRETERA				
A 90 km/h de crucero.	8,2	6,6	6,0	6,0
En conducción rápida	16,9	10,9	12,6	15,0
AUTOPISTA				
A 120 km/h de crucero	11,9	7,5	9,2	8,7
A 140 km/h de crucero	14,1	9,6	10,3	11,2
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	10,4	8,4	8,3	8,9
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	488	570	722	619

SONORIDAD

	ZX	ASTRA	306	R-19
Al ralentí:	49,3	51,6	45,2	43,6
A 60 km/h:	62,7	62,8	62,4	62,4
A 90 km/h:	65,9	66,5	65,2	66,8
A 120 km/h:	68,5	69,8	68,6	70,7
A 140 km/h:	72,3	73,5	71,4	74,2
A tope	79,9	79,2	73,5	78,6

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

PRESTACIONES

	ZX	ASTRA	306	R-19
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	174	189	179	183
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	18,4	17,9	18,2	18,5
1.000 m. salida parada (seg.)	34,2	32,9	33,6	34,2
0-100 km/h (seg.)	12,1	11,4	11,8	12,4
Metros recorridos	206	193	202	213
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,3	19,0	19,3	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,9	21,5	21,5	20,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,0	35,0	36,0	34,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,2	39,8	41,0	38,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,4	10,0	13,1	11,7
Metros recorridos	349	317	369	333
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,6	14,7	17,0	15,4
Metros recorridos	434	411	470	435

FRENOS

	ZX	ASTRA	306	R-19
DISTANCIAS DE FRENADO				
En metros)				
A 60 km/h:	19,7	15,8	15,7	21,5
A 100 km/h:	49,3	41,5	40,9	68,3
A 120 km/h:	74,3	61,3	59,2	82,6

MECANICA	
1º ASTRA	La mayor potencia de este vehículo, 100 caballos, así como unas acertadas relaciones del cambio, lo colocan en el puesto de honor.
2º R-19	Este propulsor, con cinco caballos menos que de Opel, también se muestra brillante, suave y silencioso en su marcha.
3º 306	El nuevo motor, derivado del bloque diésel de Peugeot, es tan agradable de respuesta como eficaz en carretera.
4º ZX AURA	Los 90 caballos del Citroën manifiestan su poderío en aceleración, pero es algo lento cuando tiene que recuperarse.
COMPORTAMIENTO	
1º 306	Aprovechándose de las ya alabadas cualidades del Citroën ZX, el 306 riza el rizo en cuanto a este aspecto.
2º ZX AURA	Muy cómodo en su planteamiento, facilita la conducción al máximo tanto en carreteras de primer orden como en trazados sinuosos.
3º ASTRA	Las distancias de frenado en este modelo son realmente cortas. También monta servodirección de serie y es bastante seguro en curvas.
3º R-19	La dirección asistida de serie resulta un poco ligera de tacto y los frenos no aguantan bien un uso intensivo y prolongado.
CONFORT	
1º ZX AURA	Es un vehículo bastante silencioso y confortable para viajar. El volante se gradúa en altura y el retrovisor derecho es de regulación eléctrica.
2º R-19	La columna de la dirección y el asiento del conductor, aunque algo blando, se ajustan en altura. Dispone de un reposapié izquierdo.
3º 306	El volante también se regula en altura. La altura de la banqueta y el apoyo lumbar pueden graduarse, aunque ambos sistemas son opción.
4º ASTRA	Los asientos delanteros son generosos, envolventes y cómodos. Sin embargo, no cuenta con la opción del aire acondicionado.
CARROCERIA	
1º R-19	Es el que tiene el maletero más capaz, gracias a sus mayores dimensiones. La habitabilidad interior también es excelente.
2º 306	El diseño ha beneficiado a la visibilidad posterior y a la holgura en las plazas traseras, consiguiéndose una buena habitabilidad.
3º ASTRA	Destaca por la terminación y la calidad de sus acabados. Los asientos traseros no disponen de mucho sitio para las piernas.
4º ZX AURA	Tiene el maletero más pequeño de los cuatro. La presentación es buena aunque la guantera se condena si optamos por poner el A.A.
ECONOMIA	
1º R-19	Aunque su consumo no sea el menor, tiene un precio muy competitivo y es el que mejor equipamiento trae de serie.
2º 306	Pese a ser un coche nuevo, se conforma con un precio similar al de sus antecesores en el segmento. Además, gasta muy poco.
3º ASTRA	Económico en gasto de combustible y con una buena correspondencia precio-equipamiento, no dispone de ABS ni A.A. entre sus opciones.
4º ZX AURA	El Aura es la versión de equipamiento alto entre los ZX de 1,6 litros de cilindrada, pero resulta caro de precio y el consumo es alto.

PSA con el eje trasero autodireccional, dan la primacía a estos dos modelos. El Opel no es tan firme ni tan preciso en su comportamiento y el R-19 acusa un excesivo balanceo en los apoyos, debido a la gran concesión que sus elementos amortiguadores hacen en favor de la comodidad. En cuanto a frenos, es de nuevo el 306 el que logra los mejores registros, seguido muy de cerca por el Astra. El ZX se mantiene entre dos aguas, mientras que el R-19, más pesado, acusa un precoz desfallecimiento de su sistema de frenos.

La comodidad interior encuentra en el Citroën ZX su mayor exponente. Es muy confortable, silencioso y sus posibilidades de reglaje en el puesto de conducción son las más completas. Los asientos del Astra son especialmente cómodos, envolventes y de mullido adecuado para evitar el cansancio. En el R-19, éstos son de buen tamaño y apropiados para todo tipo de tallas, pero su mullido resulta blando en exceso para cuando hay que estar muchas horas al volante. Este último defecto también alcanza al 306 que, aunque dispone de unas largas banque-

tas para mejorar el apoyo de las piernas, éstas y el respaldo ceden demasiado bajo el peso de los ocupantes. Los de las plazas traseras encontrarán mayor espacio en el 306 y en el R-19, mientras que en el Astra y el ZX la anchura es más reducida. Sin embargo, en estos últimos, dispondrán de mejor distancia entre asientos en el caso del francés y de mayor altura hasta el techo en el caso del alemán. Para transportar el equipaje, es el R-19 quien ofrece mayor capacidad, seguido por



GRAN ACIERTO
El nuevo motor desarrollado por Peugeot es una de las principales bazas del 306 1.6 XR.

este mismo orden del Astra, 306 y ZX. Una importante diferencia de 60 litros entre los dos extremos de la clasificación hacen de este un punto importante a la hora de la decisión final. En cuanto al equipo, el Renault 19 en general y en esta versión RT en particular, hace valer algo que le ha hecho merecer las preferencias de la mayoría de los automovilistas. Su generosidad supera ampliamente a la de sus rivales y su acabado es excelente, poniéndose al nivel del Astra.

La diferencia en la lista de precios se mueve en un apretado margen de tan sólo veintitres mil pesetas, lo que da una idea de la despiadada competencia en el segmento. A igualdad de inversión, hay que meditar mucho la decisión definitiva. Aunque la afinidad de marca siga siendo importante para muchos, las características de cada modelo decidirán aspectos particulares de cada caso en particular. En los cuatro, se trata de modelos de cilindrada media, especialmente estudiados para servir de coche familiar, polivalente, económico y siempre dispuestos para cualquier necesidad de desplazamientos urbanos o de carretera. ○

Juan Luis Soto
Fotos: José Antonio Díaz

ANTES DE QUE TE VENDAN UNA MOTO ¿POR QUE NO TE COMPRAS EL CATALOGO?



En el Catálogo de Motor 16 tienes motos para dar y tomar. Motos, scooters, ciclomotores... lo que tú quieras. Desde la más deslumbrante BMW hasta la Vespa más resultona. Con novedades, precios, direcciones y comentarios. Para que te enteres.

CATALOGO
Motor 16

Conduzca con ventaja.

Es una publicación del 

Pontiac Trans Sport 2.3i 16V

RODANDO EXTERIORES

La gran ventaja de los modelos familiares monovolumen es su versatilidad. El espacio que ofrecen se puede dedicar a zona de carga o a transportar pasajeros como en un omnibús. Son, como la Trans Sport, vehículos de cine.

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

El título de esta prueba nos lo ha regalado un director de cine que encontramos durante la realización de las fotos de la Trans Sport y sus rivales. Un director que por su trayectoria cinematográfica, entre el misticismo, la rudeza y la sabiduría, nos sorprendió conociendo los últimos detalles de los monovolumen familiares que es-



VIRTUDES

Versatilidad
Acabado y equipamiento
Precio

PONTIAC TRANS SPORT 2.3 16V
PRECIO: 3.450.000 PTAS

Maletero sin cortinilla
Consumo elevado
Morro oculto para el conductor

DEFECTOS

POCOS PERO SELECTOS

El segmento de los monovolumen no cuenta con muchos representantes en España, pero en poco tiempo se incorporarán más. Nissan Serena, Renault Espace y Chrysler Voyager, son los únicos rivales del Trans Sport.

PRUEBA

Motor 16

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Culata de aleación de aluminio. Distribución: doble árbol de levas en cabeza, accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.260 centímetros cúbicos. Diámetro cilindro: 92 mm. Carrera: 85 mm. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 147 CV(108 kW) a 5.800 rpm. Par máximo: 19,4 mkg (190 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción en las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,2 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: Cremallera asistida. Vueltas volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 13,8 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (279 mm). Posteriores: Tambores. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSIÓN

Delanteras: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior, muelle helicoidal, amortiguador telescópico y barra estabilizadora. Trasera: SemIndependiente de brazos tirados unidos por eje torsional, muelle helicoidal, amortiguador telescópico, barra panhard y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/65 R 15. Llantas de acero de 6 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.695 kilogramos. Depósito de combustible: 78 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,2 km/h de promedio	14,0
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,6
En conducción rápida	14,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	10,7
A 140 km/h de crucero	12,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	12,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	530



AFILADO PERFIL
La línea lateral del Trans Sport resulta inconfundible y agresiva.

tábamos fotografiando. Estaba allí, localizando exteriores para su próxima película y se detuvo para contemplar nuestros vehículos, quizá pensando en una secuencia o, lo mismo, para una actividad mucho más prosaica, como puede ser cargar cuarzos, decorados, ventiladores, meritorios y maquilladoras.

Centrándonos en el Trans Sport, con todos los asientos colocados da cabida a siete ocupantes, repar-

tidos simétricamente: dos en las plazas delanteras y otros dos en las posteriores, en tanto que en las plazas centrales hay tres asientos para otros tantos ocupantes. Todos los asientos están formados por módulos individuales, que se pueden retirar de uno en uno y también jugar con ellos, para transformarlos en mesa, reclinarlos para dormir o quitarlos selectivamente de sus fijaciones para ir transformando la zona



LUCES AUXILIARES
Además de los espectaculares pilotos, dispone de dos pilotos convencionales.

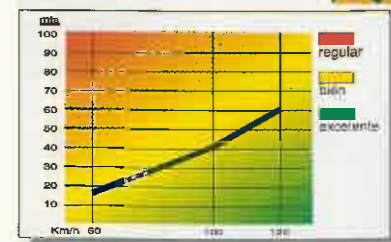
de pasajeros en zona de carga. Los dos butacones delanteros no admiten más movimiento que el de reclinado del respaldo, aparte de desplazamientos en altura y longitudinales para conseguir una buena postura de conducción. Los asientos de la fila central pivotan para permitir el acceso a las plazas posteriores, los respaldos se pliegan para convertirse en mesa y se reclinan para echar una cabezada, aun-

que no llegan a convertirse en cama. Esta fila central, admite dos posiciones de anclaje. La más adelantada sacrifica el espacio para las piernas de los pasajeros de esta fila, pero permite mayor holgura a los que van sentados en la última fila. Lo cierto es que retirarlo de las fijaciones no resulta muy complicado, pero volverlo a colocar se complica ligeramente debido al elevado peso de cada butaca y a la dureza del

PRESTACIONES

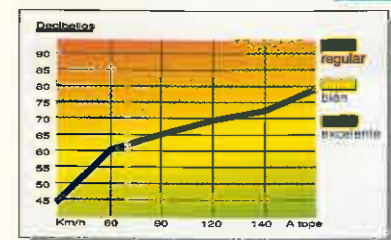
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	178
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,4
1.000 m salida parada	33,9
De 0 a 100 km/h	12,6
Recorriendo (metros)	219
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,6
recorriendo (metros)	439
De 80 a 120 km/h en 5ª	23,6
recorriendo (metros)	660

FRENOS



A 60 Km/h:	16,4
A 100 Km/h:	40,2
A 120 Km/h:	60,2

SONORIDAD



Al ralentí:	44,4
A 60 Km/h:	61,3
A 90 Km/h:	65,6
A 120 Km/h:	69,2
A 140 Km/h:	72,5
A Tope:	78,8

DATOS DEL COMPRADOR

GENERAL MOTORS. Fabricante/Importador: General Motors España, S. A. Paseo de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.

muelle que deja sujeta la fijación. Los dos asientos de atrás del todo también admiten movimientos. Los respaldos se pueden plegar, quedando también como una mesa con dos hendiduras para colocar vasos. Los pasajeros situados en estas plazas son los peor cuidados. Por una parte, disponen de poco espacio para colocar las piernas y por otra, la altura libre hasta el techo resulta justa para personas por encima de 1,75 metros de estatura. En ninguna fila se puede variar la orientación de los asientos.

Con sus 4,95 metros de largo, el Trans Sport es el vehículo de este tipo más grande que existe en el mercado. Sin embargo, su enorme longitud no otorga una habitabilidad

España, la que probamos en esta ocasión es la menos potente. Su motor de cuatro cilindros en línea, con cuatro válvulas por cilindro y 147 caballos de potencia, mueve a la Pontiac Trans Sport sin grandes alharacas pero también sin pereza. Sin embargo, aunque la elasticidad del motor es suficiente, el desarrollo del cambio en quinta es muy largo, por lo que las recuperaciones en esta velocidad se eternizan. Debido a esa longitud de la quinta, la velocidad máxima se alcanza en cuarta, a un régimen de giro del motor algo superior al de potencia máxima. La marcha más larga sirve para poco más que para llanear a buen ritmo, dejando la responsabilidad en adelantamientos y repechos



CUATRO CILINDROS
Esta modesta mecánica sorprende por su buena voluntad.

mejor que la de sus rivales. Ello se debe a la desmesurada longitud del morro, donde queda albergado el motor. Por ello, no es el mejor modelo para desplazarse por cascos urbanos, donde encontrar una plaza de aparcamiento de las dimensiones requeridas puede resultar arduo. Este largo morro resulta además poco visible desde la plaza del conductor, incluso con el asiento situado en la posición más elevada, por lo que aparcar o girar en calles estrechas resulta siempre un enigma, cuya margarita tarda en deshojarse. Como el radio de giro roza los catorce metros, este problema se acentúa.

De las dos versiones de la Pontiac que General Motors importa en

a las otras velocidades. El manejo de la palanca es suave y preciso, pero de recorridos largos y lentos. A pesar de este largo desarrollo en quinta, este vehículo no resulta parco en consumo ni siquiera a velocidad constante. En ciudad o en condiciones normales de tráfico este problema se acentúa más. A pesar de la preocupación por las emisiones contaminantes que existe en Estados Unidos, que el litro de gasolina de ese país resulte más barato que el de agua no supone ningún acicate para realizar vehículos sobrios en consumo.

La suspensión resulta blanda, en consonancia con el ambiente de comodidad que se respira dentro de la Trans Sport. Ello no impide que el



COMO UN AVIÓN
El puesto de conducción es amplio y sólo se echa en falta un lugar para reposar el pie izquierdo.



PARA TODOS LOS GUSTOS
El Pontiac ofrece posibilidades para todas las necesidades de una familia numerosa. Los asientos se pliegan individualmente.





DISEÑO AVANZADO
La juventud del Serena es evidente por la modernidad de sus líneas.

Nissan Serena

MINIMA EXPRESION

La revolución plantada por el Nissan Serena en el segmento de los monovolúmenes no es pequeña. Bajo unas dimensiones exteriores recogidas, el Serena ofrece una apreciable habitabilidad interior. Para conseguir este aprovechamiento del espacio, el motor va colocado en posición longitudinal entre los dos asientos delanteros. Esta disposición obliga a llevar la tracción a las ruedas posteriores, convirtiendo al Serena en el único modelo actual de este tipo con propulsión trasera.

En la zona de pasajeros, por detrás de los dos asientos delanteros, se puede conseguir abatir los cuatro asientos posteriores hasta dejarlos convertidos en dos camas. Como se apreciará, el Serena tiene

capacidad para seis pasajeros, en lugar de los siete habituales en estos modelos, pero otorga mayor comodidad a los pasajeros de la fila central, que disponen de asientos con reposabrazos y la posibilidad de actuar sobre la climatización destinada a esa zona del vehículo, cuyo panel de control se sitúa en el lateral izquierdo.

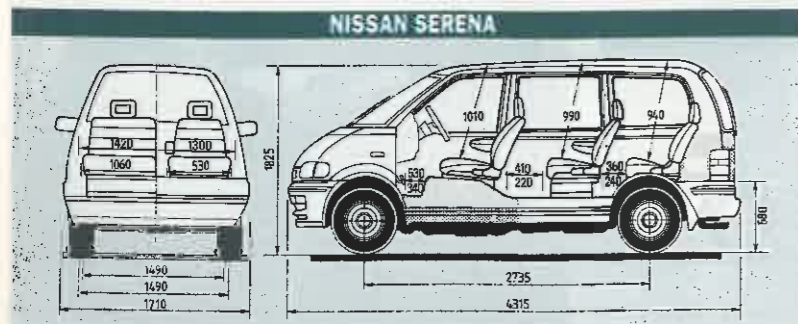
La puerta lateral de acceso es corredera, como en todos salvo la Espace. Los asientos centrales se pueden elegir entre dos tipos, giratorios o fijos. Si se opta por el primer caso, se pierden bastantes enteros en cuanto a versatilidad, ya que desmontar los asientos giratorios resulta complicado. Los fijos impiden crear un espacio de reunión con dos hileras frente a frente, pero

si se quiere utilizar esporádicamente al Serena como vehículo de carga son más recomendables. Su gama de motores, aunque amplia se mueve en un segmento de potencias reducido, que penalizan sus capacidades viajeras.

FICHA TECNICA

Precio: 2.922.500 pesetas. **Cilindrada:** 1.998 cc. **Potencia:** 126 CV (93 kW)/6.000 rpm. **Par máximo:** 17,2 kgm (169 Nm)/ 2.500 rpm. **Velocidad máxima:** 169 km/h. **Aceleración. 1000 m. salida parada:** 34,7 s. **De 0 a 100 km/h:** 12,9 segundos **Recuperación: 1000 m. desde 40 km/h en 5ª:** 41,8 segundos. **Consumo Urbano:** 11,7 l/100 km. **A 90 km/h:** 8,9 l/100 km. **A 120 km/h:** 12,8 l/100 km. **Consumo medio:** 10,9 l/100 km. **Autonomía:** 546 kilómetros. **Principales opciones:** Pintura metalizada: 30.000 pesetas. Antibloqueo de frenos, ABS: 180.000 pesetas.

ESPACIO APROVECHADO
En el Serena se consigue una amplia superficie con una sencilla operación.



EL LÍDER
El Renault Espace es el pionero y líder del segmento monovolumen en España.

Renault Espace

EL PIONERO

El primer monovolumen que llegó al mercado español fue el Renault Espace y con él, el interés por este tipo de modelos. A pesar de ser el primero no se ha quedado anticuado, gracias en parte a una acertada remodelación de su interior y exterior, hace ahora un par de años. De los cuatro monovolúmenes existentes en el mercado español, es el único en el que los asientos delanteros giran 180 grados permitiendo crear en el interior del Espace un recinto con cuatro asientos enfrentados y unas mesas en medio, plegando los asientos de la fila central. Al igual que en el Pontiac, los asientos están formados por módulos individuales, que se pueden quitar con relativa facilidad dejando un mayor espacio de

carga. El único problema radica en que si se desmontan los asientos debe disponerse de algún lugar donde dejarlos y no son precisamente ligeros para ir moviéndolos de aquí para allá.

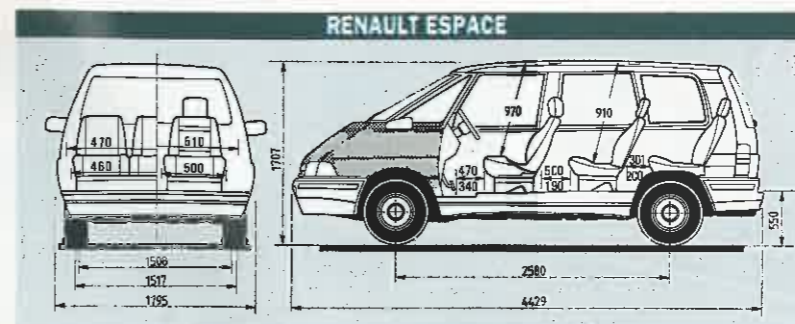
La habitabilidad del Espace se mantiene entre la de los mejores, pero su maletero, con las tres filas de asientos resulta muy reducido y, como el resto de monovolúmenes, no dispone de ningún elemento que permita ocultar los artículos colocados en el espacio para equipajes. En cuanto a cualidades dinámicas, supera a sus rivales en este apartado. Aunque todos cumplen bien, el Renault Espace es el más parecido a un turismo. Su punto débil es el precio. La versión de similar potencia y equipamiento al Trans Sport

de la prueba precedente cuesta casi 1,5 millones de pesetas más, claro que sus prestaciones son mucho mejores. En cuanto a postura de conducción, es el único que dispone de un buen apoyo para el pie izquierdo.

FICHA TECNICA

Precio: 4.820.000 pesetas. **Cilindrada:** 2.849 cc. **Potencia:** 153 caballos (113 kW)/5.400 rpm. **Par máximo:** 23,4 kgm (230 Nm)/ 2.500 revoluciones por minuto. **Velocidad máxima:** 197 km/h. **Aceleración. 1000 metros salida parada:** 32,3 segundos. **De 0 a 100 km/h:** 11,0 segundos. **Recuperación: 1000 metros desde 40 km/h en 5ª:** 37,6 segundos. **Consumo Urbano:** 13,3 l/100 km. **A 90 km/h:** 10,2 l/100 km. **A 120 km/h:** 13,4 l/100 km. **Consumo medio:** 12,4 l/100 km. **Autonomía:** 433 kilómetros. **Principales opciones:** Asientos supletorios: 124.200 pesetas. Techo abierto: 129.000 pesetas.

SOLUCIÓN ÓPTIMA
La fórmula de asientos intercambiables es la más práctica.



IDIADA

TECNOLOGIA Y AUTOMOCION

CON una industria de la automoción tendente en la actualidad a la subcontratación, donde el fabricante de componentes dejará de ofrecer simples piezas para suministrar equipos funcionales completos de gran valor tecnológico y económico, se hacía necesario en España disponer de una infraestructura especializada que permitiera el acceso de esas pequeñas empresas a las últimas tecnologías de investigación, diseño, desarrollo y pruebas en el campo del automóvil.

Esa idea nació en 1987 en el seno del Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil, IDIADA, adscrito por entonces a la Universidad Politécnica de Cataluña y decididamente apoyada por las empresas del sector, movió a la administración a asumir la inversión necesaria. Puesta en marcha por la Generalitat de Cataluña en enero de 1990, pronto se localizaron los terrenos, 400 hectáreas, en el Bajo Penedés, a 70 kilómetros al sur de Barcelona, justo en la confluencia de las autopistas A7 y A2. El proyecto, hoy casi una realidad, consta de un complejo de instalaciones de ensayos de 4.500 metros cuadrados, de las que actualmente se encuentran en funcionamiento el laboratorio de motores, emisiones contaminantes, ruido, vibraciones y parte del de componentes, así como ocho pistas de pruebas y un nuevo laboratorio de choque real de vehículos que será operativo en el primer semestre de 1994.

IDIADA podrá ofrecer tanto a fabricantes de vehículos como a proveedores de partes y componentes servicios tecnológicos, los más diversos ensayos en pista y laboratorio, control de calidades, desarrollo del producto, diseño y construcción de bancos de pruebas a medida, investigación aplicada y la homologación de productos como laboratorio oficial acreditado por el Ministerio de Industria, en campos tan diversos como acústica y vibraciones, emisiones contaminantes, ingenie-

50 / Motor 16

HOMOLOGACION
IDIADA realiza pruebas de consumo y contaminación de nuevos vehículos.



Impulsado por la Generalitat de Cataluña, nuestro país contará con uno de los mayores y más modernos complejos independientes de pistas de pruebas y laboratorios de automoción existentes en el mundo.

ENSAYO POR DESTRUCCION
Plataforma hidráulica para vuelcos de vehículos industriales, autobuses y autocares.



A VISTA DE PAJARO
Un trazado con rectas de dos kilómetros unidas por dos curvas peraltadas.



ría estructural, prestaciones y seguridad de vehículos.

La construcción del complejo, realizada en colaboración con su homólogo británico (MIRA), comprende también un circuito oval de alta velocidad y siete trazados más: una plataforma dinámica, una pista de rampas, todo terreno, de ruido externo, de fatiga, pista de frenada en recta y carretera general. La pista oval de L'Albornar, la estrella del complejo, que estará completada en octubre de este año, tiene un desarrollo de 7.576 metros estando constituido el trazado de 16 metros de anchura por dos rectas paralelas de dos kilómetros cada una y dos zonas circulares de 471,96 metros de radio unidas a través de curvas de transición de 300 metros de longitud cada una. En su construcción para obtener un perfil longitudinal plano, se tuvo que salvar un desnivel de 14 metros, es decir hubo que levantar la recta sur siete metros y excavar la recta norte siete más, habiéndose movido para ello dos millones de metros cúbicos de tierras. El peralte en forma de parábola cúbica es de 38 grados y alcanza una pendiente máxima del 80 por ciento en su parte superior, lo que debe permitir a los vehículos superar los 200 kilómetros por hora sin sufrir esfuerzos laterales, es decir sin tocar apenas el volante. Su construcción está siendo realizada por una empresa japonesa especializada, al requerir una máquina extendidora del asfalto especial ya que la pendiente es variable en cada punto de la pista. Una torre de control, una estación de servicio y los «boxes» que podrán ser alquilados a las marcas de automóviles para el desarrollo de sus nuevos modelos en un ambiente de confidencialidad completarán en breve este inmenso proyecto en una zona climatológica ideal para ello. Desgraciadamente, no se encuentra entre sus planes futuros realizar una carrera de Fórmula Indy. ○

Esteban Delgado

Motor 16 / 51

Nueva normativa para autocares

VUELCO CONTROLADO

Los recientes accidentes protagonizados por autocares han puesto de actualidad la seguridad activa de estos vehículos, cuyo reglamento sufrirá un cambio de normativa.



DOTADA de una gran superficie acristalada soportada por una, a primera vista, endeble estructura de acero, la parte superior de los autocares destinados al transporte exclusivo de los viajeros, es con claridad la parte más expuesta en caso de vuelco o accidente. Hechos que por desgracia acceden directamente a primera página de los medios de información por el elevado número de víctimas que se dan en los mismos y la espectacularidad de las imágenes.

El habitáculo de estos vehículos presenta poca rigidez a cualquier carga en sentido transversal. Hasta la fecha, los autocares que venían prestando servicio se regían por la regla R 36 ECE, que se habrá visto sustituida cuando aparezcan estas líneas por la R 66 ECE. Este nuevo reglamento garantiza por ensayo previo la rigidez de la estructura que contiene el espacio de supervivencia para viajeros, en caso de vuelco, que debe tener todo nuevo vehículo construido a partir de esa fecha.

En el ensayo se reproduce por norma el vuelco de un autobús desde una altura de 80 centímetros, para lo cual en el Instituto de



LA PRUEBA PASO A PASO
Las fotografías muestran, secuencia por secuencia, el ensayo al que son sometidos los autocares de viajeros.

Investigación Aplicada del Automóvil, IDIADA, pionero junto al MIRA británico de este tipo de ensayos, dispone de las instalaciones adecuadas. La unidad del autocar sometida al ensayo se inclina hacia uno de sus lados mediante una plataforma, reproduciéndose el accidente en condiciones más extremas de las que podrían darse en

la realidad, debido a que la inercia de rotación en parado es mayor que la que registraría en marcha a una velocidad normal de circulación y a que el impacto inicial se produce en uno de los ángulos del autocar.

Con motivo de la entrada en vigor de la nueva disposición, tuvieron oportunidad de asistir en di-

recto en las instalaciones de IDIADA al vuelco de un autobús y a comprobar «in situ» el grado de los daños sufridos, aunque fuesen de una unidad antigua.

IDIADA también ofrece a carroceros y fabricantes de autocares otros servicios de ingeniería para diseñar, calcular y ensayar nuevas estructuras. Haciendo uso de los

importantes recursos informáticos del Instituto, el proceso puede incluir un prediseño de la estructura, su representación por elementos finitos, la simulación por ordenador de la prueba de vuelco, que puede llevar al potente ordenador 50 horas de tiempo real y el cálculo dinámico del mismo, y las consiguientes propuestas de modificación de la estructura, ensayos de vuelco de secciones del autocar; hasta llegar al uso de la máquina de torsión y doblado de perfiles y, finalmente, el ensayo de vuelco del vehículo completo para su homologación por parte del Ministerio de Industria. Un proceso complejo, con uso de tecnología avanzada que permite garantizar los resultados.

Para el futuro ya se está hablando del reglamento ECE 80, que incluye el estudio de seguridad del anclaje de los asientos de los autocares para que no se desprendan en caso de choque frontal, previniéndose en general un incremento de las normas de seguridad de los autocares hasta llegar a un nivel comparable a los vehículos de turismo y evitar la gravedad de los, afortunadamente ocasionales, accidentes de autocares.

○
E.D.

TODOS LOS LUNES
EN SU KIOSKO

RECUERDE.

LA PROXIMA SEMANA RECUERDE
LOS "AÑOS 60" CON EL COMPACT
DISC Nº 6. "ITALIA ROMANTICA".

AÑOS 6 



Ahora con Cambio 16, la más completa colección de música de los "Años 60" en 16 volúmenes con más de 250 títulos.

La próxima semana, el nº 6 "ITALIA ROMANTICA". ¿Se acuerda? Peppino Di Capri, Ornella Vanoni, Iva Zanicchi, Gigliola

Cinquetti, Mina, Domenico Modugno... ¡ Qué tiempos aquellos!

No se olvide coleccionar "Años 60" todos los lunes con el nuevo Cambio 16. La nueva imagen del nuevo periodismo.

Cambio16
Es verdad.

CON EL PATROCINIO DE:



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

LUCAS CON EL MICRA

El Nissan Micra, «coche del año 1993» en Europa y en Japón, ha elegido a Lucas para equipar en serie gran parte de los sistemas más importantes del vehículo, como el sistema de seguridad. El Micra, uno de los automóviles mejor equipados para la gama que representa, monta el sistema antibloqueo de ABS de 4 canales Lucas, además de los frenos de disco y el tambor.



MATERIALES GE PARA EL MONDEO

El nuevo Ford Mondeo, cuyo lanzamiento oficial tuvo lugar en el Salón de Ginebra como sucesor mundial de la gama de los automóviles Sierra/Tempo-Topaz, presenta numerosos sistemas y componentes, incluyendo los parachoques y el salpicadero, realizados en materiales de ingeniería GE Plastics. Un área importante en la que el apoyo total de GE Plastics a la industria del motor es vital, es la del diseño y la producción de sistemas.



RECICLAJE RENAULT



La preocupación por el medio ambiente, presente en cada una de las facetas que Renault abarca, ha llevado a crear un servicio que la propia marca ofrece a su red comercial: se trata de un camión triturador de paragolpes. Este camión se engloba dentro de una acción pionera en España.

TROFEO A LA MEJOR IMAGEN



En la XVII Edición del Trofeo de Trade Leaders' Club, han sido elegidas las firmas Martini y Eristoff como «Mejor Imagen de Marca» en los sectores de vermut y vodka respectivamente. En la fotografía se recoge el momento en el cual Carlos Conde, responsable de Martini en Madrid, recibe el galardón de manos de Josefina Trillo, presidenta de la asociación Provincial de Amas de Casa.



BENETTON FORMULA 1

Ha sido presentada en Barcelona la nueva gama de volantes y pomos Benetton Fórmula 1 Racing Team. Dicha línea de productos ha sido desarrollada conjuntamente entre el equipo de Fórmula 1 Benetton y Momo. El resultado es una gama de volantes y pomos donde predominan el color, la ergonomía y el deporte. Algunos modelos y precios son: el volante Fashion, 28.575 ptas. y el pomo del mismo modelo, que cuesta 5.430 ptas.

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: <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> M	
Tlfo. ()	Fecha Nacimiento / /	
Estado Civil	Nº Hijos	Profesión
Trabajo:	<input type="checkbox"/> Cuenta propia	<input type="checkbox"/> Cuenta ajena
Tipo Vivienda:	<input type="checkbox"/> Alquiler	<input type="checkbox"/> Propia <input type="checkbox"/> Otros
Coche: Marca	Modelo	
Cilindrada	Año fabricación	
Uso del coche:	<input type="checkbox"/> Personal	<input type="checkbox"/> Profesional <input type="checkbox"/> 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 tus deseos y características. Los datos que nos facilites 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:



Las Ofertas de ABRIL 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.



CASCO DE BICICLETA THULE

- Casco de ciclista para toda la familia.
- Realizado en Porespán superligero (230 gr), fuerte, amortiguante y con aireación. Son los únicos con protección en la nuca.
- Disponible en tamaño grande y mediano para adultos y pequeño para niños.
- En colores rosa, amarillo y verde.



PVP:4.900 pts.
Ref: MTC 0045

LLEVE SU EQUIPAJE ORGANIZADO

- La respuesta de Thule para transportar cualquier cosa, es el nuevo Weekender.
- Su equipaje ya no ocupará sitio en el interior del coche.
- Dimensiones (en mm): exteriores 1.400x970x360, interiores 1.330x920x295-345.
- Su peso es de 15 kg.

PVP:48.500 pts. Ref: MTC 0049



CAMPEONES DEL MOTOR

- Colección de seis vídeos de los principales deportes del motor, explicados y comentados por sus campeones.
- Técnicas, consejos y trucos.
- Cómo son y cómo se pilotan los vehículos de competición
- Ofrecido por Kalender Video.
- La colección completa por tan sólo:

PVP:4.995 pts.
Ref: MTC 0044

CARGADOR DE BATERIAS PARA MOTOS

- Conmutable para cargar baterías de 6v y 12v.
- Alto nivel de seguridad contra sobrecargas, inversiones de polaridad y cortacircuitos.
- Sirve para baterías de 5Ah, 7Ah, 10Ah, 15Ah, y 24Ah.
- Con la garantía Hella.

PVP:3.600 pts. Ref: MTC 0048



BOMBA DE AIRE HELLA

- Bomba de aire de alto rendimiento para inflar todo tipo de neumáticos de coche y moto.
- Manguera de 600 mm.
- Con dos boquillas adicionales de reducción para bicicletas, colchonetas, balones, etc.

PVP:3.500 pts. Ref: MTC 0047



LA GRAN AVENTURA DEL AUTOMOVIL

- Toda la prodigiosa historia del automóvil en esta fantástica colección de seis vídeos.
- Desde las diligencias a vapor hasta los vehículos del año 2000.
- Los grandes coches europeos y americanos.
- Las marcas legendarias que hicieron época.
- Ofrecido por Kalender Video.
- La colección completa por tan sólo:

PVP:9.995 pts. Ref: MTC 0051



EL ANTIRROBO DE MAYOR VENTA EN EUROPA

- Instalable en unos segundos desde la posición natural del conductor.
- Por su reducido tamaño se puede guardar en la guantera.
- Mecanismo de cierre con ajuste telescópico.
- Incluye tres llaves codificadas.
- Fabricado en acero inglés de la mejor calidad.
- Existen diferentes modelos. Indicar marca de coche, modelo y año de fabricación junto al cupón de pedido.

PVP:4.900 pts. Ref: MTC 0050



TV-VIDEO GELHARD

- Televisión portátil con vídeo incorporado muy práctica para la casa, el coche, caravanas y cualquier lugar donde disfrute de su tiempo libre.
- Con conexión a la red o alimentación de corriente a través del encendedor del coche.
- Sistema VHS con carga de cinta frontal.
- El primer vídeo televisor compacto del mundo.

PVP: 124.500 pts. Ref: MTC 0046





Suzuki Swift 1.3 GL

1.249.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

Por algo más de 1,2 millones de pesetas se puede disponer de un pequeño utilitario con el equipamiento indispensable pero sin el más mínimo lujo. Su precio está en línea respecto a los rivales europeos.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El más pequeño de los Swift es un coche sin pretensiones, con un comportamiento ruterо honesto, pero un tanto limitado para acometer largos viajes. El motor resulta económico y sus reducidas dimensiones lo hacen ideal para una utilización intensiva por ciudad, con el aliciente añadido de disponer de un coche distinto y exclusivo.

TÉCNICA 7/10

Dado el tipo de coche del que se trata, no cabe esperar grandes alardes técnicos; pero, no obstante, este pequeño Swift cuenta con una mecánica moderna y fiable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.298 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica monopunto.
Potencia:
71 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
10,2 mkg a 4.000 rpm.
Tracción: Delantera
Peso: 760 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
—
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 146 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 5,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 4,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 5,9 l/100 km.
Consumo medio: 5,3 l/100 km.
Autonomía: 700 km.

NOTA MEDIA 6,6



Suzuki Swift 1.6 GLX

1.673.172 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 5/10

La versión de cuatro puertas y tres volúmenes del Swift resulta un tanto caro si se tiene en cuenta que se trata de un coche de apenas cuatro metros y con un equipamiento en el cual la dirección asistida y el aire acondicionado hay que pagarlos aparte como opciones.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Esta versión dispone de un motor 1.6 de carácter bastante tranquilo, cuya mayor virtud reside en la economía de funcionamiento y en su facilidad para girar a bajo régimen. Resulta cómodo y la opción de la dirección asistida es muy recomendable para un uso intenso en ciudad.

TÉCNICA 7/10

El motor del Swift es muy ligero y de diseño moderno. Es de los llamados de carrera larga y está preparado para cumplir la normativa vigente en materia de contaminación.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.590 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
91 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo:
12,5 mkg a 4.000 rpm.
Tracción: Delantera
Peso: 850 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
—
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 182 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,8 l/100 km.
Consumo medio: 6,7 l/100 km.
Autonomía: 550 km.

NOTA MEDIA 6,0



Suzuki Swift GTi

1.690.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Aunque el precio resulta un tanto elevado si lo comparamos con sus competidores europeos, se puede justificar por un equipamiento razonable y por un aspecto exclusivo. Para completar el equipo se puede recurrir a las opciones de la dirección asistida y el aire acondicionado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Es sorprendente el rendimiento que se obtiene de este pequeño motor de apenas 1,3 litros de capacidad. Tiene una buena aceleración y resulta muy ágil en las carreteras de montaña. Los consumos son sorprendentes para tratarse de un coche de claro talante deportivo.

TÉCNICA 8/10

Desde que apareció, este pequeño deportivo llamó la atención por la gran cantidad de elementos de tecnología avanzada que incorporaba. Cuatro válvulas por cilindro, motor de aleación e inyección multipunto, entre otros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.298 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
101 caballos a 6.450 rpm.
Par máximo:
11,5 mkg a 4.950 rpm.
Tracción: Delantera.
Peso: 770 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
—
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 188 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,2 l/100 km.
Consumo medio: 7,2 l/100 km.
Autonomía: 510 km.

NOTA MEDIA 7,6



Daihatsu Charade TR 1.3

1.784.536 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

Salvo el aire acondicionado y la dirección asistida, que no se puede montar en este coche, todo está incluido en el precio del Charade. No obstante, el precio resulta un tanto elevado para tratarse de un coche de sólo 90 caballos y un espíritu moderadamente deportivo.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Aunque no tiene el mismo carácter que el Charade GTi, esta versión también resulta alegre de uso. Los noventa caballos de su motor parecen más y se pueden obtener buenas medias, sobre todo si la carretera se complica con curvas.

TÉCNICA 8/10

En el Daihatsu destaca sobre todo el sistema Dual-Link de suspensión, que consiste en dos brazos que se mueven paralelamente para mantener la trayectoria del coche recta y permite responder con éxito en apoyos en curvas.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.295 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
90 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo:
11,0 mkg a 5.000 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 790 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,1 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 33,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 40,0 s.
Velocidad máxima: 171,7 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,2 l/100 km.
Consumo medio: 7,0 l/100 km.
Autonomía: 521 km.

NOTA MEDIA 7,3



Nissan Sunny SR 1.6

2.083.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Conocido en su país como Pulsar, el Sunny está concebido para satisfacer los gustos y necesidades de los europeos. Destaca en su interior el completísimo equipamiento de serie.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Se comporta de maravilla con un sistema tradicional de suspensiones independientes a las cuatro ruedas, pero con tarados de amortiguadores muy apropiados. Aun cuando se rueda rápido, no se aprecian pérdidas de motricidad ni balanceos excesivos de las carrocerías. El equilibrio se mantiene al hablar de confort.

TÉCNICA 7/10

Cuenta, de serie, con un sistema antibloqueo de frenos electrónico de dos canales que asegura una frenada estable y progresiva. La dirección es asistida, también de serie, y con un buen compromiso de dureza.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.598 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
90 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
13,6 mkg a 4.000 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 940 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 33,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 39,9 s.
Velocidad máxima: 170 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,9 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: 8,5 l/100 km.
Autonomía: 480 km.

NOTA MEDIA 7,3



Daihatsu Applause 1.6 iX

2.158.835 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 5/10

Se trata de un coche exclusivo, pero eso se paga. Por el precio que cuesta este modelo se pueden adquirir coches europeos con mecánicas más potentes y con un equipamiento mucho más completo.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Es un modelo que se conduce de forma muy suave. Las suspensiones son blanditas, primando el confort, pero con una buena estabilidad. Cuando se le trata con mano dura se notan pérdidas de tracción. El motor, también de un funcionamiento suave, para ser un dieciséis válvulas tiene una potencia justa.

TÉCNICA 6/10

Analizando sus aspectos técnicos, en este coche destaca su motor con culata de cuatro válvulas por cilindro. Una mecánica que es moderna, pero que no puede presumir de ofrecer una potencia prodigiosa.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.598 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
105 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
13,7 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: Delantera
Peso: 930 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,6 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 40,2 s.
Velocidad máxima: 184 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,3 l/100 km.
Consumo medio: 7,1 l/100 km.
Autonomía: 660 km.

NOTA MEDIA 6,7



Honda Civic LSi 1.5

2.190.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Cuenta con una carrocería afilada de último diseño que causa sensación. Los detalles de ajuste están bien cuidados y el nivel de equipamiento raya a gran altura. Su precio es de los más equilibrados entre los japoneses.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Aunque el motor de este modelo es el más pequeño en su categoría, es muy suave de funcionamiento. Sin embargo, deja bastante que desear para ser un modelo de dieciséis válvulas. Por otra parte, uno de sus puntos fuertes es su estabilidad, que absorbe bien las irregulares del terreno y permite rodar deprisa.

TÉCNICA 8/10

Una de las novedades que incorpora el nuevo Civic es la del portón dividido. El portón posterior se divide en dos hojas. Una que se abre hacia arriba, conformada únicamente por un cristal y la otra, que se abre hacia abajo.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.493 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica de doble punto.
Potencia:
90 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
12,3 mkg a 4.700 rpm.
Tracción: Delantera.
Peso: 950 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,7 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: - s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 185 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 7,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,3 l/100 km.
Consumo medio: 7,5 l/100 km.
Autonomía: 550 km.

NOTA MEDIA 7,0



Subaru Legacy 1.8 GL

2.458.592 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Teniendo en cuenta que se trata de una berlina. El interior se ha equipado con elevallas, cierre centralizado, dirección asistida y radiocasete, dejando solamente el aire acondicionado como opción.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Hay que resaltar el carácter familiar en el comportamiento general del pequeño motor del Subaru. Un motor que, sin ser brillante en prestaciones, sí que cuenta con unas buenas recuperaciones. Posee unos asientos blandos, pero cómodos, y el confort de marcha también está en consonancia con el carácter.

TÉCNICA 8/10

Indudablemente una de las peculiaridades de este modelo reside en ser el único modelo de la marca con tracción delantera. Antes en nuestro país habían tenido como denominador común la tracción a las cuatro ruedas.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros opuestos de 1.820 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
105 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
15,7 mkg a 4.500 rpm.
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.
Peso: 1.065 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,7 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: - s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 185 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,5 l/100 km.
Consumo medio: 9,8 l/100 km.
Autonomía: 520 km.

NOTA MEDIA 7,3

JAPONESES



Honda Civic ESI 1.6i VTEC

2.590.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 5/10

Es un coche caro si tenemos en cuenta la potencia de su motor. Eso sí, lleva de serie un equipamiento muy completo con las únicas ausencias del ABS y la regulación en altura del asiento del conductor.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Este vehículo sigue fielmente lo que se ordena desde el puesto del conductor, aunque para sacar más provecho del motor debería permitir menor caída de régimen entre las diferentes marchas. Los frenos son de disco ventilados en las ruedas delanteras y el volante se mueve fácilmente por la dirección asistida.

TÉCNICA: 8/10

El motor del Civic ESI destaca por que un 85 por ciento del par motor se consigue desde 2.000 revoluciones por minuto, circunstancia que evidencia el buen aprovechamiento de este grupo propulsor.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.590 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
125 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo:
14,5 mkg a 5.200 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 985 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 30,8 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 37,4 s.
Velocidad máxima: 195 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 8,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,3 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 505 km.

NOTA MEDIA 7,0



Nissan Sunny GTi 2.0 3p.

2.675.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 8/10

Por tal cifra, este modelo incorpora desde aire acondicionado hasta ABS. La relación calidad/precio es una de las grandes virtudes del Sunny dos litros y, sin duda, una oferta a tener en cuenta.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Si el precio y el equipamiento están a un gran nivel, no lo es menos en el apartado de estabilidad. Este coche japonés negocia las curvas con un mínimo balanceo de la carrocería gracias, en parte, a unos tarados enérgicos de los amortiguadores y resulta además muy fácil de conducir.

TÉCNICA: 8/10

No hay grandes alardes tecnológicos, como suspensiones inteligentes o sistemas para el control de la tracción, pero la combinación de un buen chasis y un acabado correcto resulta de lo más satisfactorio.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.998 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
143 caballos a 6.400 rpm.
Par máximo:
18,2 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.100 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,7 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,9 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,4 s.
Velocidad máxima: 210 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,4 l/100 km.
Consumo medio: 8,9 l/100 km.
Autonomía: 510 km.

NOTA MEDIA 8,0



Mitsubishi Galant 2.0 GLSi

2.833.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

En esos casi 2.900.000 pesetas no está incluido el sistema antibloqueo de frenos aunque sí el aire acondicionado. La versión con carrocería de dos volúmenes y cinco puertas costará cincuenta mil pesetas más.

COMPORTAMIENTO: 8/10

A pesar de ser destinados a un público fundamentalmente familiar, la estabilidad no merece la menor crítica y es muy neutro. Si encima añadimos una mayor anchura de vías respecto al Galant anterior y la suspensión multibrazo, se consigue un equilibrio muy acertado entre confort y dureza.

TÉCNICA: 7/10

Esta variante podría llevar un sistema de seguridad activa que es una combinación de parámetros como las condiciones de conducción, suspensión electrónica, etc. También destaca la suspensión multibrazo.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.997 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
137 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
17,9 mkg a 4.750 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.230 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,7 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 37,2 s.
Velocidad máxima: 205 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,1 l/100 km.
Consumo medio: 8,9 l/100 km.
Autonomía: 670 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mazda 323 GT

2.842.880 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

El nivel de equipamiento de esta versión es muy completo y se ofrece de serie hasta la pintura metalizada o la dirección asistida variable en función de la velocidad. El precio del 323 GT es competitivo.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Este Mazda acepta, tanto una conducción tranquila del usuario más reposado, como un ritmo de marcha endiablado por una carretera de montaña de segundo orden, puesto que la carrocería es muy rígida. En cuanto a la estabilidad, sólo merece elogios y sorprende la «agilidad» con la que el coche toma las curvas.

TÉCNICA: 7/10

Con un esquema de suspensiones de tipo independiente, ya sea en el eje delantero como en el trasero, una dirección asistida en función de la velocidad y unos frenos potentes y con ABS, el cóctel merece un notable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.840 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
140 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo:
16,3 mkg a 4.500 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.075 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,3 s.
Velocidad máxima: 197 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,7 l/100 km.
Consumo medio: 8,4 l/100 km.
Autonomía: 600 km.

NOTA MEDIA 7,3

JAPONESES



Honda Accord 2.0i LS

2.930.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

La oferta de este japonés, es una carrocería de toque ligeramente deportivo, gran calidad de materiales y acabados, y una riqueza de detalles que comprende antibloqueo de frenos y techo solar eléctrico.

COMPORTAMIENTO: 6/10

En carreteras en buen estado el Accord hace gala de un aplomo considerable, ataca las curvas con toda tranquilidad a velocidad elevada sin que la comodidad se vea perjudicada. Otra cosa es cuando la carretera se deteriora. Entonces la distinta dureza entre amortiguadores y muelles produce vibraciones molestas.

TÉCNICA: 7/10

Este cuatro válvulas por cilindro y un sólo árbol de levas en cabeza, cuenta con un sistema de ejes de equilibrado y un anclaje trasero del motor que minimiza las vibraciones. La dirección es de asistencia variable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros opuestos de 1.997 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
131 caballos a 5.400 rpm.
Par máximo:
18,2 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.300 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
10,6 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 32,0 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,7 s.
Velocidad máxima: 196 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,4 l/100 km.
Consumo medio: 8,9 l/100 km.
Autonomía: 680 km.

NOTA MEDIA 6,3



Subaru Legacy 2.2 GX 4WD

2.989.687 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

Las opciones más importantes de este modelo son el aire acondicionado, el sistema antibloqueo de frenos y las llantas de aleación ligera que elevan el precio final en medio millón de pesetas.

COMPORTAMIENTO: 9/10

La disponibilidad de la tracción a las cuatro ruedas es principal responsable de un precio mayor respecto a un dos ruedas motrices, pero la estabilidad que se alcanza con dicho sistema es también superior. La suspensión es blanda y de largos recorridos aunque resulta cómoda y casi no balancea en las curvas.

TÉCNICA: 6/10

Subaru es de las pocas marcas que sigue utilizando los motores boxer de cilindros horizontales opuestos. Una mecánica un tanto compleja para lo que se estila hoy en día; sin embargo, las prestaciones no desentonan.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros opuestos de 2.212 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
136 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
19,3 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.
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 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: 540 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mazda 323 F

3.127.040 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

Es un coche exclusivo y con pocos competidores. Es una mezcla de coupé, familiar y deportivo. Como tal cuenta con un precio también exclusivo y algunas limitaciones. En equipo y calidad, como siempre muy arriba.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Las suspensiones independientes a las cuatro ruedas y el chasis están a la altura del resto de los componentes, y permiten afrontar todo tipo de curvas con una firmeza y seguridad increíbles. Esto permite realizar una conducción fácil y divertida sin que llegue a incomodar a los ocupantes.

TÉCNICA 7/10

El motor del 323 F es el 1.8 con inyección, doble árbol de levas y cuatro válvulas por cilindro, que incorpora, además, un sistema de Admisión de Inercia Variable (VICS) que mejora la respuesta a bajo y medio régimen.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.840 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
131 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo:
16,3 mkg a 4.500 rpm.
Tracción: a las ruedas delanteras.
Peso: 1.075 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,3 s.
Velocidad máxima: 197 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,7 l/100 km.
Consumo medio: 8,4 l/100 km.
Autonomía: 600 km.

NOTA MEDIA 7,0



Honda Civic VTi

3.140.000 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

Nos encontramos con el problema de muchos japoneses: son más caros en relación a la competencia pero ofrecen equipamiento, calidad de acabado y sobre todo exclusividad. Este Civic es un buen exponente.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Conducir el Civic VTi es una delicia desde el punto de vista de comportamiento. Aunque la amortiguación es algo dura, no llega a ser extrema, sin embargo la respuesta es comparable a la de un kart: ágil y muy viva. Se maneja con facilidad y se conduce rápido por cualquier carretera. La tracción es buena.

TÉCNICA 9/10

En el Civic V-TEC se consiguen 160 caballos de una mecánica de tan sólo 1,6 litros de cilindrada. El sistema de distribución variable hace maravillas. A partir de las 5.500 vueltas hasta las 8.400 el coche cambia de personalidad

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.595 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
160 caballos a 1.595 rpm.
Par máximo:
15,3 mkg a 7.000 rpm.
Tracción: a las ruedas delanteras.
Peso: 1.085 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,6 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,4 s.
Velocidad máxima: 214 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,7 l/100 km.
Consumo medio: 9,4 l/100 km.
Autonomía: 430 km.

NOTA MEDIA 7,6

JAPONESES



Nissan 100 NX

3.212.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 8/10

El precio del 100 NX está en consonancia con el de sus más directos rivales, pero no destaca por lo barato. El equipamiento sí es de moleador, con ABS y aire acondicionado de serie entre otros elementos importantes.

COMPORTAMIENTO: 7/10

En general goza de un comportamiento muy adecuado para su filosofía. La dirección es muy precisa y tiene muy buen tacto. Los frenos son potentes aunque el ABS alarga las distancias en terrenos ondulados. La suspensión tiene unos tarados adecuados y ofrece una magnífica estabilidad.

TÉCNICA 9/10

Similar a la mecánica del Nissan Sunny, el 100 NX cuenta con un motor moderno y eficaz con una facilidad sorprendente para subir de revoluciones y un rendimiento excelente a cualquier régimen de giro. Son 143 caballos y un consumo algo alto en ciudad.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.998 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
143 caballos a 6.400 rpm.
Par máximo:
18,2 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: a las ruedas delanteras
Peso: 1.050 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 30,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,4 s.
Velocidad máxima: 209 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,7 l/100 km.
Consumo medio: 9,7 l/100 km.
Autonomía: 496 km.

NOTA MEDIA 8,0



Subaru Legacy 2.2 4WD SW

3.356.621 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Este japonés carga con todos los trastos de la familia y los lleva por cualquier terreno. En este caso, el aire acondicionado o el ABS, no ofrecidos de serie, se sustituyen por la tracción total o la suspensión regulable.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El Legacy Station Wagon es una berlina familiar que, al igual que su hermano el modelo corto, muestra una gran desenvoltura en todo tipo de terrenos gracias a la tracción total. La suspensión es blanda y de recorridos largos, pero apenas se balancea y resulta muy cómoda. Su sistema de regulación de altura es muy efectivo.

TÉCNICA 9/10

En este apartado hay que resaltar los elementos de la mecánica que más llaman la atención, así como los sistemas electrónicos de tracción, suspensión u otros elementos. El Legacy SW es una gran caja de sorpresas

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros Boxer de 2.221 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
136 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
19,3 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.
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 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



Mazda MX5 LSD

3.489.920 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 5/10

La moda de los cabrios ha permitido que las marcas ofrezcan vehículos de este tipo por precios muy atractivos. No es el caso del Mazda, que hace pagar caro su exclusividad. El equipamiento del MX-5 LSD es muy razonable.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El MX-5 tiene un comportamiento impecable, sólo que con unas reacciones algo vivas buscando el límite. Su tracción trasera, a pesar de la razonable potencia de 115 caballos, llega a poner en algún aprieto al conductor menos experto. Sin embargo, la facilidad y suavidad de conducción consiguen devolver la normalidad enseñada.

TÉCNICA 8/10

La potencia del MX-5 es suficiente para mover al coche con agilidad y sólo los que busquen prestaciones de deportivo echarán de menos más caballos. El Mazda cuenta con una capota de manejo algo complicado, pero también dispone de un techo duro

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.597 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
115 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo:
13,8 mkg a 5.500 rpm.
Tracción: Trasera
Peso: 955 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
10,1 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,3 s.
Velocidad máxima: 184 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,4 l/100 km.
Consumo medio: 8,5 l/100 km.
Autonomía: 480 km.

NOTA MEDIA 6,6



Mazda MX 3

3.558.400 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

Algunos detalles del MX-3 y su indudable aspecto exclusivo lo convierten en un capricho. Por ese precio se consigue un vehículo original y bien equipado, pero que no anda lo que se espera de un coche tan llamativo.

COMPORTAMIENTO: 9/10

La estabilidad del MX-3 es soberbia. Se apoya perfectamente en cualquier tipo de curvas, con una inclinación mínima de la carrocería. Las suspensiones son duras pero no resultan incómodas. Las posibilidades del coche son impresionantes y hay que ir muy deprisa para que pierda la compostura

TÉCNICA 6/10

El motor del MX-3 es uno de los V6 más pequeños del mercado. No impresiona por su potencia (136 CV) aunque sus características sorprendan: seis cilindros, veinticuatro válvulas, doble árbol de levas en cabeza...

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 1845 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
136 caballos a 6.800 rpm.
Par máximo:
16,3 mkg a 5.300 rpm.
Tracción: a las ruedas delanteras
Peso: 1.115 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 31,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,5 s.
Velocidad máxima: 205 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
7,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
9,1 l/100 km.
Consumo medio: 9,9 l/100 km.
Autonomía: 455 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mitsubishi Galant 2000 V6

3.583.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Nada que objetar respecto al precio de este Mitsubishi. Sus características, así como su equipamiento, le permiten competir en un segmento duro en el que conviven berlinas de alto nivel. La tecnología juega a su favor.

COMPORTAMIENTO: 8/10

En los nuevos Galant destaca su suspensión, multibrazo tanto delante como detrás, con un comportamiento plenamente satisfactorio. Sus características, unidas a la mayor anchura de vías producen una estabilidad elevada y un equilibrio muy acertado entre confort y dureza.

TÉCNICA 8/10

De las cinco motorizaciones que incorpora el nuevo Mitsubishi destaca ésta de seis cilindros y 150 caballos, con unas prestaciones en la línea de lo que se espera de un vehículo de su talla.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 1.999 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica.
Potencia:
150 caballos a 6.750 rpm.
Par máximo:
18,2 mkg a 4.000 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras
Peso: 1.310 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
9,0 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: - s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: - s.
Velocidad máxima: 215 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,5 l/100 km.
Consumo medio: 9,7 l/100 km.
Autonomía: 610

NOTA MEDIA 7,6



Subaru Legacy 2.0 Turbo

3.732.583 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 8/10

Por prestaciones, potencia y cualidades el Legacy tiene muchos rivales pero son todos mucho más caros. Sólo se echa en falta un aire acondicionado que vendría a completar un equipamiento bastante completo.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El comportamiento de esta berlina, ya probado en otras versiones, incluidos los Break, se mantiene al mismo nivel de eficacia en este furioso deportivo vestido con piel de familiar. La seguridad que confiere la tracción total se pone de manifiesto sobre todo cuando se comienza a rodar por carreteras secundarias.

TÉCNICA 8/10

Lo tiene todo: turbocompresor, intercambiador de calor, doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, tracción a las cuatro ruedas, autoblocante trasero... Sus 200 caballos le permiten ofrecer unas prestaciones de deportivo.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros horizontales opuestos de 1.994 cc.
Alimentación:
Iny. elec., turbo e *intercooler*
Potencia:
200 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
26,5 mkg a 3.600 rpm.
Tracción: Total permanente
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 V: 39,9 s.
Velocidad máxima: 225 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: 512 km.

NOTA MEDIA 8,0



Toyota Celica 2.0 16V.

3.850.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

En este segmento el Celica más modesto se las tiene que ver con vehículos de la talla del Calibra de Opel, casi 700.000 pesetas más barato, o del Audi Coupé V6, 600.000 más caro. El japonés está equilibrado por lo que ofrece.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El Celica acusa los firmes en mal estado con molestos rebotes del tren trasero. Cuando la carretera mejora, el deportivo japonés se desenvuelve a la perfección. En todo caso, la dirección se muestra rápida pero excesivamente asistida, por lo que se pierde tacto en numerosas ocasiones. El tacto del freno no es agradable.

TÉCNICA 8/10

Sin ser uno de los deportivos de este nivel más rápidos, las prestaciones que se consiguen gracias a sus 160 caballos le sitúan en una posición muy cómoda frente a la competencia. Si acaso habría que incidir sobre su cierta pereza a subir de vueltas

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.998 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
160 caballos a 6.600 rpm.
Par máximo:
23,7 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: a las ruedas delanteras.
Peso: 1.175 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,4 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,8 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 38,4 s.
Velocidad máxima: 216 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,8 l/100 km.
Consumo medio: 8,9 l/100 km.
Autonomía: 625 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mazda 626 2.5i V6 24V.

3.980.800 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 8/10

De nuevo se repite la historia, y calidad o equipamiento se unían en un producto japonés con un precio final absolutamente razonable y muy competitivo. El aire acondicionado es de serie, así como el antibloqueo de frenos.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El comportamiento dinámico del 626 es, en líneas generales, muy bueno y noble. Como todo tracción delantera de más de 150 caballos sin autoblocante pierde algo de tracción en mojado y en curvas cerradas en aceleración y la dirección se muestra demasiado asistida, pero básicamente el 626 es ágil y muy noble.

TÉCNICA 7/10

El motor del Mazda es de seis cilindros en V y le falta algo de elasticidad, que se ve compensada por unos desarrollos muy adecuados. La suavidad es la tónica habitual en su funcionamiento. Lástima que sus consumos sean algo elevados.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 2.497 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
165 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
22,1 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: a las ruedas delanteras
Peso: 1.280 kg

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h:
8,5 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,5 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 35,1 s.
Velocidad máxima: 220 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 13,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
8,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
10,7 l/100 km.
Consumo medio: 11,3 l/100 km.
Autonomía: 480 km.

NOTA MEDIA 7,7

JAPONESES



Mazda 323 GT-R 4WD

4.058.880 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Teniendo en cuenta la tecnología que ofrece, entre los coches de sus características tiene un precio muy competitivo. Su nivel de equipamiento es correcto. Lo peor es que no dispone de aire acondicionado ni en opción.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Es un coche que ha nacido para la competición; su motor, aunque no es muy furioso, es dócil y muy eficaz, con una increíble facilidad para subir de vueltas. Su comportamiento, gracias a unas suspensiones muy bien adaptadas a la filosofía del modelo y apoyadas por un eficaz sistema de tracción integral, es irreprochable.

TÉCNICA 8/10

Lo más destacable es su sistema de tracción integral, que en condiciones normales reparte el par motor en un 43 por ciento delante y un 57 detrás. También es destacable el sistema de antibloqueo de frenos.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.840 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
189 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
24,5 mkg a 4.500 rpm.
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.
Peso: 1.210 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,1 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,8 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 8,0



Honda Prelude 2.3i 16V

4.190.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

El precio, aunque alto, no es exagerado si tenemos en cuenta la tecnología que ofrece y su equipamiento de serie, tan completo que no da lugar a opciones. Entre su equipo dispone de *airbag*.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Entre lo más destacable de este modelo se encuentra su comportamiento, en cualquier condición de uso mantiene un aplomo increíble. En esto influye decisivamente su sistema de cuatro ruedas directrices. Otro apartado sobresaliente es el motor, todo un prodigio de la técnica.

TÉCNICA 8/10

Es un modelo técnicamente muy evolucionado. Entre sus distintos elementos mecánicos hay que destacar el sistema de cuatro ruedas directrices, uno de los más avanzados de los que existen en la actualidad.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.259 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
160 caballos a 5.800 rpm.
Par máximo:
21,3 mkg a 4.500 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.270 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 30,2 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,1 s.
Velocidad máxima: 209 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 10,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,1 l/100 km.
Consumo medio: 9,2 l/100 km.
Autonomía: 600 km.

NOTA MEDIA 7,6



Nissan 200 SX Turbo

4.200.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Para tratarse de un coche con una línea tan exclusiva, tiene un precio muy razonable. Si a esto sumamos un equipamiento completísimo, sin dar lugar a ninguna opción, este coche resulta muy atractivo.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Se trata de un modelo muy fácil y suave de conducir, pero sin perder su carácter deportivo. Las suspensiones están en perfecta consonancia con la filosofía del coche y aunque suaves son muy eficaces. El resto de apartados mecánicos son también muy sobresalientes, tanto la dirección, frenos, etc.

TÉCNICA 8/10

Es un coche que bajo su capó esconde una tecnología de primera. Su motor, con una cilindrada modesta, 1,8 litros, gracias a un turbo y a la técnica de cuatro válvulas por cilindro tiene un rendimiento muy notable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.809 c.c.
Alimentación:
Inyec. elect. multipunto y turbo.
Potencia:
171 caballos a 6.400 rpm.
Par máximo:
23,3 mkg a 4.000 rpm.
Tracción: A las ruedas traseras.
Peso: 1.270 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,9 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 27,1 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 36,5 s.
Velocidad máxima: 227 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 12,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,0 l/100 km.
Consumo medio: 10,5 l/100 km.
Autonomía: 521 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mazda Xedos 6 V6 2.0i

4.436.480 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Su precio un poco elevado, se justifica con un equipamiento muy completo, en el que, entre otros elementos, está equipado con *airbag*. Otra justificación a su precio es su calidad de acabado, muy elevada.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Hay que resaltar su suavidad de funcionamiento. Las suspensiones son excesivamente blandas, pero mantiene un buen compromiso con la estabilidad, que es siempre muy buena. Otros elementos mecánicos, como el sistema de frenos, funcionan perfectamente, pero el ABS entra muy pronto en funcionamiento.

TÉCNICA 7/10

Técnicamente en este modelo, es destacable el sistema de admisión de resonancia variable, que controla una mariposa que regula en función del régimen de giro el flujo de aire que entra a los seis cilindros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 1.995 c.c.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
146 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo:
17,8 mkg a 5.000 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.195 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 V: 38,5 s.
Velocidad máxima: 215 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 9,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,0 l/100 km.
Consumo medio: 8,2 l/100 km.
Autonomía: 680 km.

NOTA MEDIA 7,0

JAPONESES



Mazda MX-6 2.5i V6 24V

4.485.120 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

En el equipamiento del MX-6 no se encuentran lagunas. Incorpora todo lo necesario en un coche actual y, además, dispone de elementos como el techo corredizo, el aire acondicionado o el ABS. El precio final es razonable pero no de los más ajustados.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Mazda ha sabido mantener un compromiso bastante aceptable entre la estabilidad y el grado de confort. No tiene la mayor eficacia en una conducción deportiva pero, a cambio, trata bien a sus ocupantes en los terrenos más bacheados.

TÉCNICA 8/10

La mecánica V6 de 2,5 litros y 24 válvulas arroja un buen número de caballos y tiene un rendimiento sensacional y un consumo moderado. La dirección dispone de asistencia de dureza variable y el equipo de frenos detiene el coche en pocos metros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 2.497 cc.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
165 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
22,1 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.225 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,1 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 34,8 s.
Velocidad máxima: 214,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,5 l/100 km.
Consumo medio: 10,1 l/100 km.
Autonomía: 525 km.

NOTA MEDIA 7,3



Toyota Camry V6 24V

4.500.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

Dentro de su segmento, es el coche con la mejor relación precio-equipamiento. Cierre centralizado, elevalunas, techo y retrovisores con mando automático, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, *airbag*, llantas de aleación, tapicería de cuero y un acabado perfecto le confieren un sobresaliente en este apartado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El bastidor y las suspensiones le permiten combinar de forma notable un alto grado de estabilidad con la comodidad. La caja de cambios funciona con suavidad y precisión y la dirección disfruta de asistencia variable en función de la velocidad.

TÉCNICA 8/10

El motor de tres litros y 24 válvulas desarrolla 188 caballos y resulta agradable de utilizar y silencioso. Frenos, cambio, dirección y suspensiones hacen gala de un buen funcionamiento.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 2.959 cc.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
188 caballos a 5.400 rpm.
Par máximo:
26 mkg a 4.400 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.495 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,6 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,8 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 37,4 s.
Velocidad máxima: 221,2 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,8 l/100 km.
Consumo medio: 10,6 l/100 km.
Autonomía: 610 km.

NOTA MEDIA 7,6



Nissan Maxima 3.0i Aut.

4.620.000 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

Este modelo disfruta de una carrocería familiar de dimensiones considerables, de un motor potente y un equipamiento máximo: elevalunas, retrovisores, techo y todo tipo de elementos con mando eléctrico, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, cambio automático...

COMPORTAMIENTO: 7/10

El Maxima hace gala de un gran confort y una estabilidad extraordinaria. Su tamaño y suspensiones no son los más indicados para realizar una conducción deportiva, pero aguanta el tipo con la cabeza bien alta cuando se circula deprisa. Los frenos, la dirección y el cambio automático están a la altura de las circunstancias.

TÉCNICA 7/10

No incluye ningún sistema novedoso, pero tampoco prescinde de ningún tipo de elemento técnicamente avanzado.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 2.960 cc.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
170 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
25,3 mkg a 2.800 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.435 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,8 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: —
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: —
Velocidad máxima: 205 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 15,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,1 l/100 km.
Consumo medio: 12,4 l/100 km.
Autonomía: 515 km.

NOTA MEDIA 6,6



Mazda MX-6 2.5i V6 4WS

4.691.200 ptas

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

La adopción del sistema de dirección a las cuatro ruedas supone un incremento de tan sólo doscientas mil pesetas frente al MX-6 normal. Su equipamiento es muy completo y dispone de todo tipo de elementos.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Aunque se necesita un pequeño periodo de adaptación para conducir con el sistema 4WS, resulta realmente eficaz y se consigue un comportamiento muy neutro y una capacidad para maniobrar impresionante. El sistema resta perezosa al morro del coche y permite seguir la trazada impuesta por el conductor.

TÉCNICA 8/10

El sistema 4WD es de control electrónico y funciona con mucha precisión y eficacia.

Mecánicamente se encuentra a un buen nivel, con el motor V6 de 2,5 litros y 24 válvulas que desarrolla una potencia notable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 2.497 cc.
Alimentación:
Inyección electrónica multipunto.
Potencia:
165 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo:
22,1 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.240 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,1 s.
Aceleración 1.000 m salida parada: 29,3 s.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en V: 34,8 s.
Velocidad máxima: 214,5 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 11,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,5 l/100 km.
Consumo medio: 10,1 l/100 km.
Autonomía: 525 km.

NOTA MEDIA 8,0

JAPONESES



Toyota Celica Turbo 4WD

5.372.925 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 5/10

Está dotado con un completo y lujoso equipamiento, aunque la instrumentación es pobre y simple, puesto que recoge una mínima información del funcionamiento del motor. En cuanto al precio nos parece alto.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El ex-coche de Carlos Sainz dispone de un mecanismo de tracción integral sumamente eficaz en cualquier tipo de terreno. Sin embargo, el elevado peso del coche hace que por zonas de muchas curvas no se desenvuelva con la agilidad esperada de un coche Bicampeón del Mundo de Rallyes.

TÉCNICA 8/10

La base mecánica del Celica es similar a la que utiliza el coche de carreras, pero civilizada y adaptada para un uso diario. El turbo entra en acción de forma suave y no requiere de unas manos virtuosas para conducirlo.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.998 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica y turbo.
Potencia: 208 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo: 28 mkg a 4.000 rpm.
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.
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 m. 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 6,6



Subaru SVX 4WD Aut.

6.227.000 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 7/10

El precio incluye un equipamiento muy sofisticado, aparte de su espectacular diseño de línea futurista apoyada en un estudio aerodinámico muy sofisticado que arroja un coeficiente de penetración de 0,29.

COMPORTAMIENTO: 8/10

En este coche se ha buscado un equilibrio entre las buenas prestaciones y el confort. El Subaru emana seguridad según recorre kilómetros. En zonas de curvas tomadas a buena velocidad, el coche mantiene su aplomo sin que los balanceos de la carrocería lleguen a ser nunca exagerados.

TÉCNICA 8/10

De toda la tecnología aplicada en este coche, la que más llama la atención es el sistema de cuatro ruedas motrices, llamado VTD. Se trata de un avanzado mecanismo electrónico que le confiere un agarre excepcional.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros opuestos de 3.319 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica multipunto.
Potencia: 230 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo: 31,5 mkg a 4.800 rpm.
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.
Peso: 1.610 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,5 s.
Aceleración 1.000 m. salida parada: -
Recuperación 1.000 m. 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: 538 km.

NOTA MEDIA 7,6



Toyota Supra 3.0i Turbo

6.239.461 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 5/10

El nuevo Supra aporta un poderío reservado a una pequeña elite de coches muy especiales. El interior se decanta por la funcionalidad y no dispone de una gran profusión en su equipo. La tapicería en cuero es la única opción prevista

COMPORTAMIENTO: 7/10

La transmisión del enorme potencial del Supra no podía ser más que a las cuatro ruedas. Un diferencial de control electrónico, unos enormes neumáticos de 235/45 delante y 255/40 para las ruedas traseras, montados sobre las espectaculares llantas de aluminio, son toda una garantía de adherencia al asfalto.

TÉCNICA 8/10

Dotado de dos turbos dispuestos en forma secuencial, el Supra puede llegar a ser un auténtico coche de carreras, pero sin renunciar a unas respuestas progresivas hasta que entra en acción el segundo turbo.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 en línea de 2.997 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica, 2 turbos.
Potencia: 320 caballos a 5.600 rpm.
Par máximo: 42 mkg a 4.000 rpm.
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.
Peso: 1.549 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 4,8 s.
Aceleración 1.000 m. salida parada: -
Recuperación 1.000 m. desde 40 km/h en V: -
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 15,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: - l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 12,3 l/100 km.
Consumo medio: - l/100 km.
Autonomía: -

NOTA MEDIA 6,6



Honda Legend 3.2i V6 24V

6.460.000 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

Quizás la principal característica de este coche sea la de disponer de un equipamiento al que no le falta absolutamente nada dentro de un precio más bien alto. La terminación y los materiales del coche también son de categoría.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El Legend no se comporta mal cuando rueda por carretera, pero en situaciones extremas las reacciones son ligeramente lentas. En compensación, la comodidad es elevada sobre firmes ondulados o bacheados. El único elemento que va en detrimento del confort es la sonoridad del motor.

TÉCNICA 8/10

Este motor, para el que no necesitan potencias elevadísimas, funciona impecable. El elaborado propulsor funciona de forma sensacional desde pocas vueltas, 2.000, hasta algo por encima de las 6.000 revoluciones.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 3.206 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica multipunto.
Potencia: 205 caballos a 5.500 rpm.
Par máximo: 29,7 mkg a 4.400 rpm.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Peso: 1.570 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,6 s.
Aceleración 1.000 m. salida parada: 29,4 s.
Recuperación 1.000 m. desde 40 km/h en V: 34,9 s.
Velocidad máxima: 225 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 12,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,6 l/100 km.
Consumo medio: 10,9 l/100 km.
Autonomía: 560 km.

NOTA MEDIA 7,0

JAPONESES



Mazda RX-7

7.950.080 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

El elevado precio de este coche incluye prácticamente de todo en materia de equipamiento: asientos de cuero, radiocasete, techo solar eléctrico, aire acondicionado, airbag o control automático de velocidad.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Las suspensiones son lo más parecidas a las de un prototipo de competición, pero sin que moleste demasiado, por su dureza, en zona de baches. Además equipa un mecanismo de control de geometría dinámica de las ruedas, para que éstas adopten los ángulos de convergencia más favorables.

TÉCNICA 9/10

Al original diseño del RX-7 se une la exclusividad de su suavísimo motor. Es un propulsor rotativo y sobrealimentado con dos turbos, con lo cual se garantiza potencia a bajas revoluciones y también a alta velocidad.

FICHA TÉCNICA MOTOR

2 rotores de 654 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica, 2 turbos.
Potencia: 241 caballos a 6.500 rpm.
Par máximo: 30,2 mkg a 5.000 rpm.
Tracción: A las ruedas traseras.
Peso: 1.310 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 5,9 s.
Aceleración 1.000 m. salida parada: 25,5 s.
Recuperación 1.000 m. desde 40 km/h en V: 36,8 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 18,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 12,1 l/100 km.
Consumo medio: 14,8 l/100 km.
Autonomía: 464 km.

NOTA MEDIA 7,6



Mitsubishi 3000 GT 4WD

8.000.000 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 6/10

El despliegue impresionante de equipamiento, obliga a un aprendizaje previo para hacerse con los mandos. Lo que más llama la atención es el sistema de climatización, con pantalla incluida.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Los frenos, a pesar de los cuatro discos ventilados, se quedan algo escasos y cuesta controlar la inercia de los 1.740 kilos de peso del vehículo. En ayuda a un comportamiento noble y especial a la vez, actúa la tracción total, con un reparto de potencia del 45 por ciento delante y del 55 detrás, y las cuatro ruedas directrices.

TÉCNICA 9/10

ABS, SRS, ECS, 4WS y 4WD son las siglas de los muchos mecanismos electrónicos que monta este Mitsubishi. Para el motor se ha recurrido a la sobrealimentación mediante dos turbocompresores.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 2.972 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica, dos turbos.
Potencia: 285 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo: 41,5 mkg a 2.800 rpm.
Tracción: Permanente a las cuatro ruedas.
Peso: 1.700 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,1 s.
Aceleración 1.000 m. salida parada: 26,5 s.
Recuperación 1.000 m. desde 40 km/h en V: 37,8 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 7,3



Nissan 300 ZX Turbo

8.000.000 ptas.

PRECIO Y EQUIPO: 5/10

La completa instrumentación incluye manómetro de aceite e indicador de la presión de los dos turbocompresores, además de los indicadores habituales. La tapicería de cuero está incluida en el precio de venta.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Todos los órganos que tienen que ver con el comportamiento como chasis, dirección frenos y suspensión, están a la altura de la potencia del motor. La conducción es una delicia, la dirección suave y muy directa, la estabilidad estupenda, aunque en condiciones de baja adherencia habrá que extremar la precaución.

TÉCNICA 8/10

El corazón del Nissan es uno de los apartados más destacables. Se trata de un V6 de tres litros de cilindrada con culata de cuatro válvulas por cilindro y dos turbocompresores para responder a cualquier régimen.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 2.960 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica, dos turbos.
Potencia: 283 caballos a 6.400 rpm.
Par máximo: 38,2 mkg a 3.600 rpm.
Tracción: a las ruedas posteriores.
Peso: 1.585 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,4 s.
Aceleración 1.000 m. salida parada: 26,2 s.
Recuperación 1.000 m. desde 40 km/h en V: 37,8 s.
Velocidad máxima: 250 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 16,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 9,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,6 l/100 km.
Consumo medio: 13,5 l/100 km.
Autonomía: 485 km.

NOTA MEDIA 6,6



Honda NSX 3.0i VTEC

11.550.000 pts.

PRECIO Y EQUIPO: 5/10

Lo bueno se paga. Por este precio compramos el mejor deportivo que se puede encontrar en el mercado. Aparte de ser de lo más eficaz y rápido, encima es cómodo y equipado como si de un turismo de lujo se tratase.

COMPORTAMIENTO: 10/10

Las suspensiones de este deportivo son muy parecidas a un fórmula, su dureza hace que el coche gire en todo momento muy plano. Para una conducción normal, el sistema antipatinamiento TCS hace muy seguro su comportamiento, evitando que el tren trasero llegue a sorprendernos.

TÉCNICA 9/10

Todo es sorprendente en el NSX, la carrocería construida en aluminio, el equipo de sonido estudiado para que se ajuste a las formas del coche y el sensacional motor con culata de cuatro válvulas por cilindro.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en V de 2.977 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica.
Potencia: 274 caballos a 7.300 rpm.
Par máximo: 29 mkg a 5.400 rpm.
Tracción: A las ruedas posteriores.
Peso: 1.370 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,0 s.
Aceleración 1.000 m. salida parada: 25,0 s.
Recuperación 1.000 m. desde 40 km/h en V: 32,8 s.
Velocidad máxima: 270 km/h.

CONSUMOS

En ciudad: 15,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 8,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 11,2 l/100 km.
Consumo medio: 12,7 l/100 km.
Autonomía: 501 km.

NOTA MEDIA 8,0

JAPONESES



MAZDA RX-7

recelo al comprador, que muchas veces se decantaba por un modelo europeo al desconfiar de los servicios de post-venta de la marca.

modelos el hecho de tener limitada su importación y, por lo tanto, se decantan por modelos con fuerte personalidad, como pueden ser los superdeportivos

Las actuales condiciones de importación, hacen que estos coches resulten ligeramente más caros que sus rivales europeos. Sin embargo, los niveles de equipamiento de estos coches, suelen compensar parte de la diferencia. Otro punto que hay que considerar a la hora de comprar un coche japonés es el servicio post-venta. En este sentido hay que hacer diferencias entre las marcas japonesas radicadas en España y las que sólo importan. De las primeras sólo están Nissan y Suzuki. Ambas disponen de una amplia red de asistencia, basada en la red comercial de sus coches nacionales. Las que sólo importan suelen contar con redes más elementales que cubren todo el territorio, pero sin la densidad de las marcas europeas. También hay que hablar



SUZUKI SWIFT 1.3 CABRIO

Hay coches para todos los gustos, aunque priman los deportivos. Por lo general las marcas se aprovechan de la exclusividad que confiere a sus

como el Honda NSX. Pero también hay coches económicos, como el pequeño Suzuki Swift, o tranquilos familiares, como el Subaru Legacy Station Wagon.



NISSAN SUNNY GTI 16V

de las garantías, ya que los fabricantes japoneses han sido pioneros en ampliar las garantías de sus coches hasta los tres años.



TOYOTA CAMRY 3.0 V6 GX

LOS DIEZ MAS VENDIDOS

- 1º Nissan Sunny
- 2º Suzuki Swift
- 3º Honda Civic
- 4º Mazda 323
- 5º Honda Accord
- 6º Toyota Celica
- 7º Mazda MX3
- 8º Subaru Legacy
- 9º Nissan 100 NX
- 10º Honda Prelude

PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Lang.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ACM														
ACM Off D Techo metálico	1.619.760	1.588	54	114			382,7		32.000			Serie		
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114			382,7		32.000			Serie		
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147			382,7		32.000			Serie		

ALEKO														
Aleko 2141	624.000	1.569	74	155	14,0	8,3	436,0							70.000

ALFA ROMEO														
33 1.3 Cat.	1.557.585	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.3 Veloce	1.482.585	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.5 le	1.692.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.5 le Cat.	1.742.585	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	62.556	64.481
33 1.7 le	1.842.585	1.712	110	190	9,4	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le Cat.	1.892.585	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le 16V Cat.	2.032.585	1.712	132	202	8,4	8,8	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 1.7 le 16V	2.044.015	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.931	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.149	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 16V Permanent 4 Cat.	2.652.585	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.645	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	(1)	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.004.495	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.748.375	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.621.336	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 Quadrifoglio	5.354.690	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.872.104	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5		76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.252.795	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie		Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: Incluye el climatizador, cortinillas y desempañador eléctrico de los espejos retrovisores: 250.000 ptas. El cambio automático está disponible en los Alfa 164 por 288.722 ptas.

ARO														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

ASIA MOTORS														
Rocsta 1.8 G Cat.	2.272.000	1.780	85	159			360,5			Serie				Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138			360,5							Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5			Serie				Serie

AUDI														
80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	161.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2		56.948	125.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2		56.948	125.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2		56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2		56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.940.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2		56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.245.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	161.000	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2		56.948		Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.430.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.630.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0		126.909		Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	4.120.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6		56.948		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.400.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6		56.948		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.810.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6		56.948		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.415.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6		56.948		Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.610.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0		56.948		Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6		56.948		Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5		126.909		Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5		126.909		Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5		126.909		Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5		126.909		Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE														
Freeclimber 2 R I	2.793.960	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	203.478			Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502			Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502			Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	11,4	12,2	414,5	240.502			Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502			Serie	Serie	Serie	Serie

BMW														
316i 4p	2.758.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	268.077						



ALFA ROMEO

OFERTAS

Alfa 33:
Entre 150.000 pesetas y 230.000 pesetas de sobretasación al entregar el coche usado o aire acondicionado gratis.

Alfa 155:
Entre 150.000 pesetas y 200.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado o aire acondicionado gratis.

Alfa 164:
Entre 350.000 pesetas y 500.000 pesetas de sobretasación al entregar el vehículo usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
318i Cabrio	3.857.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	106.168	159.488
318i Cabrio Aut.	4.069.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	106.168	159.488
320i Coupé	3.940.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	4.225.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	3.671.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	159.488
320i 4p Aut.	3.956.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	159.488
325i Coupé	4.555.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.839.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	4.431.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	4.705.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.399.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.667.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	5.145.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.413.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	6.138.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	6.422.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Coupé	6.878.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD	3.857.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	197.122
325 TD Aut.	4.142.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	197.122
324 TD Touring	4.603.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	195.217	96.527	112.616	Serie	Serie	Serie	Serie
324 TD Touring Aut.	4.910.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	195.217	96.527	112.616	Serie	Serie	Serie	Serie
518i	3.682.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	228.129
520i	4.323.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	199.464
520i Aut.	4.609.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	199.464
525i	5.128.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i Aut.	5.439.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
525i X	5.878.000	2.494	192	220	9,5	11,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
525i X Aut.	6.214.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
530i	6.323.000	2.997	218	240	8,0	12,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	48.705
530i Aut.	6.686.000	2.997	218	235	8,9	12,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	48.705
540i Aut.	7.640.000	3.982	286	250	7,1	13,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	10.676.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.700.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
520i Touring Aut.	4.984.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i Touring	5.522.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i Touring Aut.	5.806.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i X Touring	6.273.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
525i X Touring Aut.	6.601.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
530i Touring	6.699.000	2.997	218	236	8,5	12,4	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Touring Aut.	7.043.000	2.997	218	231	9,4	13,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TDS	4.817.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TDS Aut.	5.144.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TDS Touring	5.221.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525 TDS Touring Aut.	5.559.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
730i	6.234.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	188.979
730i Aut.	6.600.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	188.979
730i V8	7.268.000	2.997	218	233	8,5	12,4	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
730i V8 Aut.	7.645.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i Aut.	9.167.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i L Aut.	9.994.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i Aut.	10.875.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.950.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 Ci	13.417.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 Ci Aut.	13.417.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 CSI Aut.	15.943.000	5.589	380	250	5,9	16,4	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CHRYSLER

Saratoga LE 2.5	2.505.649	2.501	99	163	13,8	11,3	460,2	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	192.000	Serie
Saratoga LE 3.0 V6 Aut.	2.945.841	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	192.000	Serie
Le Baron LX 3.0 V6	3.313.528	2.972	138	185	11,9	10,9	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Le Baron GTC Cabrio	3.513.649	2.501	155	200	9,0	11,0	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Voyager SE 2.5	2.822.376	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE 3.3 Aut.	3.280.307	3.301	150	174	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager LE 3.0 Aut.	3.676.024	2.972	141	170	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600
Voyager LE 3.3 AWD Aut.	4.017.920	3.301	150	171	13,5	13,7	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600
Voyager SE 2.5 Turbodiesel	3.354.536	2.499	117	160	14,6	8,6	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	Serie	Serie
Gran Voyager SE 3.3 Aut.	3.441.926	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	164.992	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	Serie
Gran Voyager LE 3.3 Aut.	3.857.331	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600

NOTA: Opción (1): Elevallunas eléctricos delanteros y traseros: 57.600 ptas. Todos los modelos de la gama Chrysler incorporan el Airbag como elemento de serie.

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.072.729	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	-	-	-	-	-	19.705
AX 3p 11 TE 4V Cat.	1.135.415	1.124	60	164	12,9	6,1	352,5	-	-	-	-	-	-	19.705
AX 3p Top Ten	1.089.813	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	-	-	-	-	-	19.705
AX 3p Top Ten Cat.	1.139.815	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	-	-	(1)	(1)	-	-	19.705
AX 3p Image Cat.	1.187.793	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	-	-	(1)	(1)	-	-	19.705
AX 3p 11 TE 5V	1.103.247	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	166.954	-	-	-	-	-	19.705
AX 3p 11 TE 5V Cat.	1.166.145	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	166.954	-	-	-	-	-	19.705
AX 3p 11 TRE	1.181.300	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	166.954	19.705	15.394	15.393	-	-	49.260
AX 3p 11 TRE Cat.	1.263.081	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	166.954	19.705	15.394	15.393	-	-	49.260
AX 3p 14 TGS	1.263.903	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	166.954	19.705	15.394	15.393	-	-	49.260
AX 3p 14 TGS Cat.	1.347.518	1.360	75	173	10,7	6,9	352,5	166.954	19.705	15.394	15.393	-	-	49.260
AX 3p 14 TZX	1.325.858	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	166.954	19.705	Serie	Serie	-	-	49.260
AX 3p GT	1.384.389	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	166.954	19.705	15.394	15.393	-	-	49.260
AX 3p GT Cat.	1.470.678	1.360	75	176	10,4	6,9	351,7	166.954	19.705	15.394	15.393	-	-	49.260
AX 3p GTI	1.637.568	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	166.954	-	Serie	Serie	-	-	168.677
AX 3p GTI Cat.	1.729.477	1.360	95	186	9,9	7,7	351,7	166.954	-	Serie	Serie	-	-	168.677
AX 5p 11 TE 4V	1.138.854	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	-	-	-	-	-	19.705
AX 5p 11 TE 4V Cat.	1.202.001	1.124	60	164	12,9	6,1								



FIAT

OFERTAS

Uno:
100.000 pesetas de descuento o regalo del Impuesto de Matriculación (13%) en todos los modelos.
Tipo:
Sobretasación de 200.000 pesetas en el coche usado.
Tempra:
200.000 pesetas de sobretasación en el coche usado.
Croma:
Sobretasación de 200.000 pesetas en el coche usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Panda 4x4 L Trekking	1.315.760	999	50	135	17,5	7,6	347,5	-	18.688	17.500	17.500	-	-	-
Uno 45 3p.	1.159.760	999	45	145	17,0	6,4	364,5	150.000	-	-	-	-	-	-
Uno 60 3p.	1.122.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	-	-	-	-	-
Uno 60 S 3p.	1.320.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	17.920	-	-	-	-
Uno 60 5p.	1.282.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	-	-	-	-	-
Uno 60 S 5p.	1.380.760	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	17.920	-	-	-	-
Uno 70 IE S 3p.	1.390.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	17.920	-	-	-	-
Uno 70 IE SX 3p.	1.515.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	17.920	-	-	49.920	-
Uno 70 IE SX 5p.	1.575.760	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	17.920	-	-	49.920	-
Uno Selecta 1.4 5p	1.670.760	1.372	71	157	14,0	8,7	368,9	150.000	18.688	17.920	-	-	49.920	-
Uno DS 3p.	1.411.305	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-	-	-	-
Uno DS 5p.	1.534.492	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	18.688	17.920	-	-	-	-
Uno TD S 3p	1.580.688	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9	-	18.688	17.920	-	-	-	49.920
Tipo 1.4 CL	1.592.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	-	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 S	1.721.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tipo 2.0 1.4 SX	1.815.760	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tipo 1.6 S	1.815.760	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tipo 1.6 SX	1.919.760	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tipo 1.8 ie GT	2.063.760	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tipo 2.0 ie 16V	2.343.775	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tipo 1.7 D CL	1.649.817	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tipo 1.9 DS	1.811.616	1.929	65	160	14,0	5,8	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tipo 1.9 TD Sport	2.228.616	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	155.776	33.280	17.920	65.280	-	-	64.000
Tempra 1400	1.718.760	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1400 SX	1.863.760	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1600	1.918.760	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1600 SX	2.047.760	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.600	34.560	17.920	66.560	200.960	-	49.920
Tempra 1800 ie SX	2.207.760	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	185.600	34.560	17.920	66.560	200.960	-	49.920
Tempra 2000 SX	2.295.760	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.600	34.560	17.920	66.560	200.960	-	49.920
Tempra 1900 DS	1.883.616	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1900 TD SX	2.329.817	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.600	34.560	17.920	66.560	200.960	-	49.920
Tempra 1.4 SW	1.946.760	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2	-	34.560	23.680	23.680	-	-	-
Tempra 1.8 ie SX SW	2.410.760	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.600	34.560	17.920	66.560	200.960	-	49.920
Tempra 1.9 D SW	2.102.616	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	185.600	34.560	17.920	66.560	200.960	-	49.920
Tempra 1.9 TD SX SW	2.515.616	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.600	34.560	17.920	66.560	200.960	-	49.920
Croma 2.0 ie S	2.981.760	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	-	34.560	-	-	-	-	-
Croma 2.0 ie Turbo	3.930.760	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5	-	34.560	-	-	-	-	-
Croma TD ID	2.850.565	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	-	34.560	-	-	-	-	-
Croma Turbo Diesel	3.210.505	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	-	34.560	-	-	-	-	-

NOTA: Todos los precios son «llave en mano» e incluyen el IVA, impuesto de matriculación, transporte, matriculación, impuesto municipal, placa de matrícula y la gasta de gestión. Todos los modelos de la gama Fiat están catalizados.

FORD

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 3p	1.178.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.3i Cat. 3p	1.315.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Calypso 1.3i Cat. 3p	1.382.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 3p	1.414.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Mango 1.8i 16V 3p	1.572.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1	-	27.000	25.000	25.000	-	-	66.000
Fiesta XR2i 16V 3p	1.895.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1	-	27.000	25.000	25.000	-	-	66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.362.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta SX 1.8 D 3p	1.550.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 5p	1.248.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.3i Cat. 5p	1.385.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta CTX 1.3i Cat. 5p	1.540.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 5p	1.484.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 5p	1.620.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Mango 1.8i 16V 5p	1.642.000	1.796	105	182	9,5	8,5	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 5p	1.432.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta SX 1.8 D 5p	1.620.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Escort CLX 1.6i 16V 3p	1.725.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	30.000	30.000	(2)	-	74.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.045.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.295.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort RS 2.000i 16V 3p	2.460.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort RS 2.000i 4x4 3p	2.860.000	1.998	150	205	9,3	9,9	404,0	-	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
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	-	-	-	-	-
Escort CLX 1.4i Cat. 5p	1.625.000	1.393	71	163	15,4	8,3	403,6	-	30.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.6i 16V 5p	1.725.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.6i 16V 5p	1.910.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort Ghia 1.8i 16V 5p	2.045.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort CLX 1.8 D 5p	1.725.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p	1.960.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort Noma. CLX 1.6i 16V	1.765.000	1.597	90	171	12,8	7,9	426,8	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort Noma. Ghia 1.8i 16V	2.085.000	1.796	105	187	10,8	8,5	426,8	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort Nomade Ghia 1.8D	2.000.000	1.753	60	155	18,1	6,7	426,8	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort Cabrio CLX 1.8i 16V	2.415.000	1.796	105	187	10,4	8,3	404,0	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Escort Cabrio XR3i 1.8 16V	2.930.000	1.796	130	198	9,3	9,0	404,0	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Orion CLX 1.4i Cat.	1.625.000	1.393	71	163	15,7	8,5	422,9	-	30.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.6i 16V	1.725.000	1.598	90	177	12,6	7,8	422,9	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.6i 16V	1.950.000	1.598	90	177	12,6	7,8	422,9	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Orion Ghia 1.8i 16V	2.085.000	1.796	105	187	10,6	8,3	422,9	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Orion Ghia Si 1.8i 16V	2.295.000	1.796	130	202	9,4	8,6	422,9	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Orion CLX 1.8 D	1.725.000	1.753	60	155	18,9	6,7	422,9	145.000	30.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.8 D	2.000.000	1.753	60	155	18,9	6,8	422,9	145.000	30.000	30.000	30.000	-	-	74.000
Sierra XR4 2.0i Cat. 3p	2.532.000	1.998	120	190	10,4	8,2	442,5	-	42.000	42.000	42.000	-	-	90.000
Sierra GT 2.0i Cat. 4p	2.531.000	1.998												



HONDA

OFERTAS

Concerto:
Ahora se puede comprar un Honda Concerto con financiación del BBV hasta 1.500.000 pesetas con un 0% de interés. El concesionario se hace cargo de los intereses, la comisión de apertura y los gastos de estudio. O, si lo prefiere, el concesionario le obsequiará con una oferta equivalente.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Samara 1.5 5p	946.697	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16 098
Samara 1.5 Cat. 5p	1.005.577	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16 098
Samara 1.5 LX 5p	1.124.947	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Samara 1.5 LX Cat. 5p	1.183.827	1.499	68	150	14,0	8,2	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 Itra	1.401.759	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	-	-	-	-	-	Serie
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.428.570	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 1.1 Cat.	1.146.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	-	-	-	-	50 000
Y-10 Elite 1.1 Cat.	1.266.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	-	-	Serie	Serie	50 000
Y-10 Avenue 1.1 Cat.	1.312.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	-	-	Serie	Serie	50 000
Y-10 Avenue Electronic Cat.	1.485.000	1.108	51	145	18,1	6,3	342,3	160.000	25.000	-	-	Serie	Serie	50 000
Y-10 Elite 1.3 Cat.	1.477.000	1.297	74	170	12,5	7,1	342,3	160.000	25.000	-	-	Serie	Serie	50 000
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 le Cat.	1.681.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	162.000	37.000	-	-	Serie	Serie	73 000
Delta 1.6 le World Champion	1.650.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	-	-	-	-	Serie	Serie	Serie
Delta HF Turbo Le Cat.	2.196.000	1.585	135	200	9,0	9,6	389,5	-	37.000	-	-	Serie	Serie	73 000
Delta HF Integrale 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	-	-	Serie	Serie	230 000
Delta Integrale Celebración	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Dedra 1.600 Le Status	1.840.000	1.581	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	-	-	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.600 Le	2.082.000	1.591	80	170	13,8	9,2	434,3	210.000	47.000	-	-	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.800 Le	2.357.000	1.756	107	187	11,4	9,0	434,3	210.000	47.000	-	-	Serie	Serie	180 000
Dedra 2.000 Le	2.827.000	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	210.000	47.000	-	-	Serie	Serie	230 000
Dedra 2.0 le Turbo	3.537.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	-	Serie	Serie	Serie	-	-	230 000
Dedra 2.0 le Turbo	4.150.000	1.995	172	215	8,0	11,1	434,3	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Dedra Integrale	2.485.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	-	-	Serie	Serie	230 000
Dedra Turbodiesel	3.300.000	1.995	117	190	12,6	9,9	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	95 000
Thema 2.0 Le	3.750.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	95 000
Thema 2.0 le 16V	4.130.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Thema 2.0 le 16V LS	4.390.000	1.995	155	204	13,9	10,7	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Thema 2.0 le 16V LS Aut.	4.800.000	1.995	205	230	7,2	9,8	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Thema 3.0 V6 LS	4.800.000	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Thema 3.0 V6 LS Aut.	5.060.000	2.959	175	215	9,3	12,8	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Thema Turbo DS	3.930.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	95 000
Thema Turbo DS LS	4.350.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Lancia están catalizados

LAND ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Defender 90 TDI 3p	2.710.331	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 3p	2.970.782	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 5p	3.133.565	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 90 TDI Pick Up	2.605.539	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI Pick Up	2.773.409	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Discovery TDI 3p	2.995.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	275.000	44.885	-	-	Serie	Serie	27 036
Discovery TDI 5p	3.550.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	-	Serie	44.885	-	Serie	Serie	Serie
Discovery EFI V8 5p	3.796.000	3.532	155	166	16,1	17,8	425,1	-	Serie	44.885	-	Serie	Serie	Serie
R. Rover EFI V8 3p	3.589.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	311.203	83.636	-	-	Serie	Serie	32 987
R. Rover EFI V8 5p	3.796.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	311.203	83.636	-	-	Serie	Serie	32 987
R. Rover Vogue EFI V8 5p	5.633.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
R. Rover Vogue SE V8 Aut.	5.883.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
R. Rover Vogue SE V8 5p	6.253.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
R. Rover SE V8 Aut.	6.619.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
R. Rover Vogue SE V8 93	6.675.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
R. R. Vogue SE V8 Aut. 93	6.925.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
R. Rover Vogue LSE Aut.	7.716.500	4.275	202	188	10,6	18,0	465,3	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
R. Rover TD 3p	3.589.000	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	311.203	83.636	-	-	Serie	Serie	32 987
R. Rover TD 3p	3.589.000	2.495	113	150	18,1	8,2	447,5	-	83.636	-	-	Serie	Serie	32 987
R. Rover TDI 5p	3.796.000	2.495	113	150	18,1	8,2	447,5	311.203	83.636	-	-	Serie	Serie	32 987

NOTA: Opción 1: Electric Pack: 310.000 ptas. incluye elevallas eléctrico, cierre centralizado, retrovisores exteriores eléctricos y lavafaros.

LOTUS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Esprit Turbo	11.310.080	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	-	-	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
Elan SE	5.742.080	1.568	165	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	-	-	Serie	Serie	Serie

MAHINDRA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mahindra CJ 340	1.556.000	2.112	75	115	-	11,8	399,0	-	-	-	-	-	-	25.000
Mahindra CJ 540	1.858.000	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	5.475.393	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	-	-	Serie	Serie	256.000
222 SE	6.512.223	2.790	250	240	5,7	14,6	415,3	Serie	84.561	-	-	Serie	Serie	Serie
222 SR	7.595.974	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	-	-	Serie	Serie	Serie
228	8.336.927	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	-	-	Serie	Serie	Serie
422	6.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	-	-	Serie	Serie	Serie
430	7.611.888	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	-	-	Serie	Serie	234.800
Spider E	7.615.499	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	-	-	Serie	Serie	Serie
Shamal	12.799.839	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	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	3.127.040	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	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
323 GT-R 4WD	4.058.880	1.840	185	210	7,1	10,0	408,0	-	-	-	-	Serie	Serie	Serie
MX-3 1.8 24V	3.558.400	1.845	136	202	8,5	-	422,0	Serie	-	-	-	Serie	Serie	



OPEL

La nueva gama Opel Corsa aparece ya reflejada en nuestra lista de precios de esta semana. A pesar de haber crecido en tamaño y estar muy mejorados con respecto a los modelos anteriores, los nuevos Corsa de tres y cinco puertas mantienen unos precios muy similares, aunque su equipamiento deja muchos más elementos en opción. Los Corsa están disponibles con mecánicas catalizadas de 1,2 litros y 45 caballos, 1,4 litros con 60 caballos, el mismo motor 1.4 con inyección multipunto y 82 caballos y el potente 1,6 litros y 16 válvulas de la versión GSi que desarrolla 109 caballos de potencia. También están disponibles los motores diésel y turbodiésel de 50 y 67 caballos de potencia respectivamente. En el equipamiento de los Corsa se incluyen nuevos elementos opcionales como el aire acondicionado de tipo ecológico, la dirección asistida o el sistema antibloqueo de frenos ABS.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
NISSAN														
Micra 1.0 16V 3p.	1.150.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	-	26.000	-	-	-	-	-
Micra LX 1.0 16V 3p.	1.302.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	150.000	26.000	23.000	23.000	-	-	-
Micra LX 1.3 16V 3p.	1.447.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	70.000	-	-
Micra Super S 1.3 16V 3p.	1.627.000	1.275	75	170	12,0	6,4	369,5	Serie	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Micra Super S 16V ABS 3p.	1.727.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Micra LX 1.0 16V 5p.	1.361.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	150.000	26.000	23.000	23.000	-	-	-
Micra LX 1.3 16V 5p.	1.506.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	70.000	-	-
Micra SLX 1.3 16V 5p.	1.680.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	150.000	26.000	Serie	Serie	Serie	-	-
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 SR 1.6 16V 3p.	2.083.000	1.597	102	185	10,0	7,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.043.000	1.597	102	185	10,0	7,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.675.000	1.998	142	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	142	210	8,2	9,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.908.000	1.597	90	185	10,4	7,7	440,0	-	40.000	-	-	-	-	-
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.060.000	1.597	90	185	10,4	7,8	440,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0 SLX 16V 4p.	2.388.000	1.998	116	200	9,9	8,5	440,0	160.000	40.000	Serie	Serie	Serie	205.000	-
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.724.000	1.998	116	200	10,3	9,0	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0i 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 2.0i SLX 16V 5p.	2.590.000	1.998	116	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.	4.620.000	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.212.000	1.998	142	210	8,2	9,5	413,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.200.000	1.809	169	227	7,5	10,5	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	8.000.000	2.960	283	250	6,0	13,5	480,5	Serie	Serie	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	1.992	66	130	31,0	8,7	431,5	Serie	30.000	Serie	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.	2.942.100	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	150.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. D	2.622.200	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5	-	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.823.500	2.820	95	135	27,5	12,7	410,5	150.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 6 Cil. D	3.141.200	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	150.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 6 Cil. TD	3.433.800	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	150.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto Top L. II Gas.	3.469.400	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Corto Top Line II TD	3.788.200	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. Gas.	3.366.400	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	296.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.504.600	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	296.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. TD	3.798.300	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	-	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon Top L. II 6 Cil.	3.767.900	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Wagon Top Line II TD	3.795.200	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.790.000	2.664	99	150	18,7	9,6	436,5	-	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-

NOTA: Los Nissan Micra 1.3 LX y 1.3 SLX están disponibles con cambio automático al sobrepeso de 140.000 ptas.

OPEL

Corsa 3p. City 1.2	1.070.000	1.196	45	145	20,0	6,2	373,0	-	26.000	-	-	-	-	150.000
Corsa 3p. Swing 1.2	1.244.000	1.195	45	145	20,0	6,2	373,0	-	26.000	30.000	30.000	-	-	150.000
Corsa 3p. Swing 1.4	1.303.000	1.389	60	155	15,0	7,4	373,0	140.000	26.000	30.000	30.000	40.000	-	150.000
Corsa 3p. Sport 1.4 Si	1.380.000	1.389	82	173	12,5	7,4	373,0	140.000	26.000	30.000	30.000	-	50.000	
Corsa 3p. GSi 1.6 16V	1.925.000	1.598	109	195	9,5	7,8	373,0	140.000	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.339.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	26.000	30.000	30.000	40.000	150.000	
Corsa 5p. City 1.2	1.130.000	1.195	45	145	20,0	6,2	373,0	-	26.000	-	-	-	-	
Corsa 5p. Swing 1.2	1.304.000	1.195	45	145	20,0	6,2	373,0	-	26.000	30.000	30.000	-	-	
Corsa 5p. Swing 1.4	1.363.000	1.389	60	155	15,0	7,4	373,0	140.000	26.000	30.000	30.000	40.000	150.000	
Corsa 5p. GLS 1.4	1.590.000	1.389	60	155	15,0	7,4	373,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	50.000	
Corsa 5p. GLS 1.4 Si	1.636.000	1.389	82	173	12,5	7,4	373,0	140.000	26.000	Serie	Serie	Serie	50.000	
Corsa 5p. Swing 1.5 D	1.399.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	26.000	30.000	30.000	40.000	150.000	
Corsa 5p. GLS 1.5 TD	1.706.000	1.488	67	165	14,0	5,4	373,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	50.000	
Astra 3p 1.4i	1.540.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	-	28.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p GL 1.4i	1.646.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	40.000	183.000	46.000
Astra 3p GT 1.6i	1.882.000	1.598	100	185	10,5	7,4	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	40.000	49.000
Astra 3p GSi 2.0i	2.262.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	28.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Astra 3p GSi 2.0i 16V	2.684.000	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Astra 3p GT 1.7 TD	2.085.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie	40.000	183.000	46.000
Astra 4p 1.4i	1.648.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	150.000	28.000	-	-	-	-	-
Astra 4p GL 1.4i	1.748.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GL 1.6i	1.836.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GLS 1.6i	2.003.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GLS 1.6i Aut.	2.125.000	1.598	100	180	11,5	9,1	423,9	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GT 1.6i	1.984.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	28.000	Serie	Serie	40.000	183.000	46.000
Astra 4p GL 1.7 D	1.836.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GLS 1.7 TD	2.146.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	140.000	28.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p 1.4i	1.600.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	150.000	-	-	-	-	-	-
Astra 5p GL 1.4i	1.700.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 5p GL 1.6i	1.788.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	28.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 5p GLS 1.6i	1.955.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	28.000	Serie	Serie</			



RENAULT

OFERTAS

Clio gasolina:
75.000 pesetas de descuento.

Clio Mecano:
Descuento de hasta 140.000 pesetas.

Clio diésel:
105.000 pesetas de descuento.

R-19 gasolina:
Desde 100.000 pesetas hasta 130.000 pesetas de descuento según versiones.

R-21:
Descuento de 155.000 pesetas.

El Gran Marzo de Renault (Clio, R-19, R-21, Express y Traffic):
Durante este mes la marca del rombo a puesto en vigor una campaña en la que regalan la opción de equipamiento (excepto cambio automático) que el cliente elija al comprar un nuevo modelo: aire acondicionado, ABS, dirección asistida, asientos de cuero...

Financiación especial:
Además, dentro de este Gran Marzo de Renault, se ofrecen unas condiciones de financiación ventajosas, con un 12 por ciento TAE en operaciones a 24 meses y desde el 10 por ciento de entrada.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
309 Best Line D Turbo	1.983.000	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	154.700	31.400	20.900	Serie	Serie	150.000	-
306 XR 1.4 Cat. 5p	1.700.000	1.360	75	165	13,2	7,1	400,0	152.000	30.000	21.500	21.500	81.000	150.000	-
306 XR 1.6 Cat. 5p	1.813.000	1.587	90	180	12,9	7,7	400,0	152.000	30.000	21.500	21.500	81.000	150.000	-
306 XT 1.6 Cat. 5p	1.959.000	1.587	90	180	12,9	7,7	400,0	152.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000
306 XT 1.8 Cat. 5p	2.060.000	1.761	103	185	12,2	8,7	400,0	152.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	85.000
405 GL Cat.	1.946.000	1.580	89	175	14,3	8,4	440,8	154.900	46.200	-	-	-	83.400	-
405 GR 1.8 Cat.	2.406.000	1.761	103	185	11,9	8,3	440,8	Serie	46.200	Serie	Serie	Serie	254.700	-
405 GRI 2.0 Cat.	2.508.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8	Serie	46.200	Serie	Serie	Serie	254.700	-
405 GRI 2.0 Break Cat.	2.634.000	1.998	123	192	11,8	9,6	439,8	Serie	46.200	Serie	Serie	Serie	254.700	-
405 SRI Cat.	2.703.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8	Serie	46.200	Serie	Serie	Serie	254.700	83.400
405 SRI Aut. Cat.	2.880.000	1.998	123	193	12,5	10,2	440,8	Serie	46.200	Serie	Serie	Serie	254.700	83.400
405 STI Cat.	3.120.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8	Serie	46.200	Serie	Serie	Serie	254.700	Serie
405 MI 1.6 Cat.	3.610.000	1.998	155	215	9,8	10,3	440,8	Serie	46.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.240.000	1.905	70	164	18,1	6,4	440,8	154.900	46.200	-	-	-	Serie	-
405 GRDT	2.740.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	46.200	-	-	-	254.700	-
405 GRDT Break	2.852.000	1.905	92	177	13,2	7,4	439,8	Serie	46.200	-	-	-	254.700	-
405 SRDT	2.921.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	46.200	Serie	Serie	Serie	254.700	83.400
405 STDT	3.342.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	254.700	Serie
605 SLI	3.066.000	1.998	122	203	12,6	10,6	472,1	Serie	62.200	Serie	Serie	Serie	Serie	-
605 SRI	3.352.800	1.998	122	203	12,6	10,6	472,1	Serie	62.200	Serie	Serie	Serie	259.100	-
605 SV 3.0	5.043.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	62.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.248.000	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1	Serie	62.200	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	4.020.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	62.200	Serie	Serie	Serie	259.100	Serie
605 SVDT	4.621.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	62.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

POLONEZ

Polonez 1500	1.651.000	1.481	75	160	16,0	8,8	420,0	-	-	-	-	-	-	-
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	---	---	---	---	---	---	---

PONTIAC

Trans Sport 2.3i 16V	3.450.000	2.260	147	185	11,3	11,5	494,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Trans Sport 3.8i V6 Aut.	3.965.000	3.791	175	190	10,6	13,1	494,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

PORSCHE

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
968 CS Coupé	6.644.600	2.990	240	261	6,1	11,9	432,0	341.760	-	-	-	(1)	Serie	Serie
968 Coupé	8.359.800	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic Coupé	8.885.800	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	9.422.200	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.663.800	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	11.242.360	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.150.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.020.600	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 Turbolook Cabrio	14.606.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	11.764.600	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	12.251.000	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	13.121.400	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Turbo	16.974.200	3.600	355	280	4,7	16,6	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS	13.710.200	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	13.710.200	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA (1): Incluye cierre centralizado, sistema de alarma y tuercas antirrobo: 92.160. El cambio automático Tiptronic está disponible con un sobrepeso de 526.060 ptas. en el Porsche 968 y 968 Cabrio y de 578.560 ptas. en el Porsche 911 Carrera 2 Coupé, 911 Carrera 2 Targa, 911 Carrera 2 Cabrio y 911 Carrera 2 Turbolook Cabrio.

RENAULT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-5 Five 3p	1.095.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	20.200	-	-	-	-	-
R-5 Five 5p	1.155.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	20.200	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 3p	1.220.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 3p	1.330.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375	-	-	-
Clio RT 1.2 3p	1.450.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio Mecano 1.2 3p	1.425.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio RT 1.4 3p	1.595.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio Baccara 1.4 Aut. 3p	2.185.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Clio S 1.7 3p	1.495.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	-	-	69.300	-	-
Clio RT 1.8i 3p	1.690.000	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	2.185.000	1.794	90	185	9,9	8,8	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Clio RSI 1.8 3p	1.680.000	1.794	110	195	9,4	8,8	370,9	150.000	25.500	Serie	Serie	74.500	150.000	59.500
Clio 16V 3p	1.935.000	1.764	137	209	8,0	8,8	371,2	-	25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio RL 1.2 5p	1.280.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 5p	1.390.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375	-	-	-
Clio RT 1.2 5p	1.510.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio Mecano 1.2 5p	1.485.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio RT 1.4 5p	1.655.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.4 Aut. 5p	2.015.000	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	25.500	Serie	Serie	Serie	-	-
Clio S 1.7 5p	1.555.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	-	-	69.300	-	-
Clio RT 1.8i 5p	1.750.000	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	1.385.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.9 D 3p	1.475.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300	-	-
Clio RT 1.9 D 3p	1.590.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RL 1.9 D 5p	1.445.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.9 D 5p	1.535.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300	-	-
Clio RT 1.9 D 5p	1.650.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
R-19 RL 1.4 3p	1.530.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RL 1.4 4p	1.900.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000	-	-
R-19 RT 1.8 3p	2.040.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	(2)	(2)	Serie	184.500	72.000
R-19 RTI 1.8i 3p	2.360.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 16V 3p	2.360.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RL 1.4 4p	1.635.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RN 1.4 4p	1.725.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000	-	-	-
R-19 RT 1.8 4p	1.960.000	1.794	95	181	10,7	8,9	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000	-	-
R-19 RT 1.8i 4p	2.120.000	1.721	107	190	10,5	8,8	424,8	148.000	2					

The Classic Cars of the Fifties



El Eldorado, el Corvette, el Thunderbird y el Edsel.

Cada uno precisamente elaborado con los altos standards de excelencia de Franklin Mint Precision Models. Cada uno requiere como mínimo 50 componentes distintos para que, una vez montados a mano, formen una sola réplica.

Bellos capós que se abren y cierran. Motores y bajos exactamente detallados. Carrocerías de metal pintadas y pulidas a mano.

La más completa y actualizada colección de su clase. Cada automóvil ha sido elegido por los expertos de la famosa revista *Automotive Quarterly*.

Su precio es altamente atractivo. Asimismo, la colección incluye un elegante expositor de pared.

Como en los 50, deje que hablen los detalles...

SATISFACCION GARANTIZADA

Si desea devolver su compra a Franklin Mint Precision Models para que sea reparada o sustituida, puede hacerlo durante 30 días desde la fecha de recepción.



Distintas notas de referencia, especificaciones técnicas y una reimpresión de la publicidad original de cada automóvil le serán suministrados junto con un portafolio especial.

CUPON DE SUSCRIPCION

Enviar antes de 28 días

Enviar a:
Franklin Mint Precision Models, Apartado de Correos 761 F.D. - 08080 Barcelona
Sírvanse aceptar mi suscripción a *Clásicos de los 50*, 12 réplicas de grandes automóviles de la era dorada del diseño en automoción.

El precio de cada réplica es de 9.500 pesetas cada una, I.V.A. incluido que pagaré en 2 cómodas mensualidades de 4.750 pesetas cada una. Recibiré mis réplicas a razón de una cada dos meses. No debo enviar dinero ahora.

SR./SRA. _____ FECHA _____
DIRECCION _____
POBLACION _____
C.P. _____ PROVINCIA _____
TELEFONO _____
FIRMA _____

01489/0008

Modelo	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-19 RL 1.9 D 4p	1.715.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	-	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RN 1.9 D 4p	1.795.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000	72.000	-	-
R-19 RT 1.9 D 4p	1.995.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.9 DT 4p	2.240.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-19 RL 1.4 5p	1.635.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RN 1.4 5p	1.725.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000	25.000	25.000	-	-	-
R-19 RT 1.8 5p	1.960.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000	-	-
R-19 RT 1.8i 5p	2.120.000	1.721	107	190	10,5	8,8	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RTI 1.8i 5p	2.185.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 16V 5p	2.445.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.9 D 5p	1.715.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	-	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RN 1.9 D 5p	1.795.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000	25.000	25.000	72.000	-	-
R-19 RT 1.9 D 5p	1.995.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000	-	-
R-19 RT 1.9 DT 5p	2.240.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.8 Cabriolet	2.730.000	1.794	95	180	10,7	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-19 16V Cabriolet	3.070.000	1.764	137	208	8,5	9,2	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-21 TS 4p y 5p	1.895.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0	-	35.000	-	-	75.000	-	-
R-21 TS Driver 4p y 5p	1.915.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0	148.000	35.000	Serie	-	75.000	-	-
R-21 GTS Manager 4p y 5p	2.110.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	-	-	-
R-21 GTX Manager 4p y 5p	2.265.000	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TXE Broker 4p y 5p	2.670.000	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 TXE Broker Aut. 4 y 5p	2.865.000	1.995	120	192	11,0	10,2	446,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 GTI 12V 4p y 5p	2.700.000	1.995	136	210	9,2	9,6	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.915.000	1.995	136	210	9,2	9,6	446,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo 4p	3.835.000	1.995	162	227	7,4	11,2	451,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo Quadra 4p	4.595.000	1.995	162	227	7,9	11,2	451,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD Manager 4p y 5p	2.190.000	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TD Manager 4p y 5p	2.495.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TDX Broker 4p y 5p	2.885.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 Nevada GTS Manager	2.410.000	1.721	92	169	11,2	8,3	464,4	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TXE Broker	2.730.000	1.995	120	189	10,5	9,5	464,4	-	Serie	35.000	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 Nevada GTD Manager	2.515.000	2.068	74	155	12,9	8,7	464,4	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TDX Broker	3.015.000	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	-	Serie	35.000	Serie	Serie	190.000	Serie
Safrane RN 2.2 Si	3.450.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	-	Serie	51.000	Serie	Serie	204.000	-
Safrane RT 2.2 Si	3.995.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	-	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RT 2.2 Si Aut.	4.201.000	2.165	140	196	11,9	11,0	473,6	-	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RN V6i	4.550.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	-	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RXE V6i	5.665.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	-	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RXE V6i Quadra	6.215.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	-	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane Baccara V6i	6.800.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RN 2.1 DT	3.480.000	2.068	90	177	14,9	7,4	473,6	-	Serie	51.000	Serie	Serie	204.000	-
Alpine A-610 V6 Turbo	8.800.000	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	2.995.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	192.500	54.900	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace RT 2.2i	3.645.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	-	Serie	54.900	Serie	Serie	240.600	-
Espace RT 2.2i Quadra	4.230.000	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	-	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RXE 2.8 V6i	4.820.000	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.1 TD	3.460.000	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	192.500	54.900	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace RT 2.1 TD	4.045.000	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	-	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	Serie

PRECIOS NUEVOS

Modelo	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-19 RL 1.9 D 4p	1.715.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	-	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RN 1.9 D 4p	1.795.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000	72.000	-	-
R-19 RT 1.9 D 4p	1.995.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.9 DT 4p	2.240.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-19 RL 1.4 5p	1.635.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RN 1.4 5p	1.725.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000	25.000	25.000	-	-	-
R-19 RT 1.8 5p	1.960.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000	-	-
R-19 RT 1.8i 5p	2.120.000	1.721	107	190	10,5	8,8	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RTI 1.8i 5p	2.185.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 16V 5p	2.445.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.9 D 5p	1.715.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	-	29.000	-	-	-	-	-
R-19 RN 1.9 D 5p	1.795.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000	25.000	25.000	72.000	-	-
R-19 RT 1.9 D 5p	1.995.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000	-	-
R-19 RT 1.9 DT 5p	2.240.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.8 Cabriolet	2.730.000	1.794	95	180	10,7	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-19 16V Cabriolet	3.070.000	1.764	137	208	8,5	9,2	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-21 TS 4p y 5p	1.895.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0	-	35.000	-	-	75.000	-	-
R-21 TS Driver 4p y 5p	1.915.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0	148.000	35.000	Serie	-	75.000	-	-
R-21 GTS Manager 4p y 5p	2.110.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	-	-	-
R-21 GTX Manager 4p y 5p	2.265.000	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TXE Broker 4p y 5p	2.670.000	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 TXE Broker Aut. 4 y 5p	2.865.000	1.995	120	192	11,0	10,2	446,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 GTI 12V 4p y 5p	2.700.000	1.995	136	210	9,2	9,6	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.915.000	1.995	136	210	9,2	9,6	446,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo 4p	3.835.000	1.995	162	227	7,4	11,2	451,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo Quadra 4p	4.595.000	1.995	162	227	7,9	11,2	451,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD Manager 4p y 5p	2.190.000	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TD Manager 4p y 5p	2.495.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TDX Broker 4p y 5p	2.885.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	-	Serie	35.000	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 Nevada GTS Manager														



SAAB

OFERTAS

Saab 900i:

Fórmula de financiación a través de DB-Credit con pago de 48 cuotas de 41.734 pesetas al mes.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Rover 827 Si Aut.	5.180.000	2.675	169	211	9,6	11,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Coupé	5.700.000	2.675	169	214	8,9	10,8	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Coupé Aut.	5.900.000	2.675	169	211	9,6	11,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Rover están catalizados. Los precios para unidades sin catalizar, todavía disponibles se obtienen descontando 40.400 ptas. en los Rover 111, 107.800 ptas. en los Rover 114, 51.000 ptas. en los Rover 214 y 414, y 46.200 ptas. en los Rover 216 y 416.

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
900i 16V 3p	3.013.900	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900i 16V 5p	3.231.500	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V 3p	3.346.700	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V 5p	3.500.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V Aero 3p	3.564.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V Aero 5p	3.564.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 SE 16V Cabrio	5.868.300	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 T Sport 16V Cabrio	6.546.700	1.985	160	200	9,6	10,7	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDI 2.3 16V 4p	4.191.500	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDEI 2.3 16V 4p	4.434.700	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.330.700	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDET 2.3 16V 4p	5.906.700	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT Griffin 2.3 16V 4p	6.751.500	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.293.900	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.3 16V 5p	4.575.500	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.3 16V 5p	5.445.900	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSET 2.3 16V 5p	6.034.700	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST Sport 2.3 16V	5.906.700	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST Aero 2.3 16V	6.597.900	2.290	225	240	6,9	10,2	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000

SEAT



SEAT

OFERTAS

Marbella:

Desde 50.000 a 117.000 pesetas de descuento según versiones.

Ibiza 3p:

Descuento de 64.000 pesetas.

Ibiza:

Financiación especial en la cual se paga desde 7.900 pesetas al mes durante el primer año y 24.816 pesetas en 14 cuotas anuales los tres años siguientes (18,9 por ciento TAE).

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.

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	
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	
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	
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	
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	
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	
Ibiza Friend 1.2 5p	1.064.500	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5		24.704	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	
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	
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	
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	
Ibiza Sport 1.7 i Cat. 5p	1.572.600	1.671	102	182	10,4	8,2	368,5	71.900	24.704	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		70.900
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					
Toledo 1.8i GL	2.039.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496					
Toledo 1.8i GL Sport	2.245.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie		Serie	154.800
Toledo 2.0i GL Sport	2.302.300	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	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	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	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	70.900
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	70.900
Toledo 1.8i GT 16V	2.814.500	1.781	128	208	8,8	9,5	432,1		38.496	Serie	Serie		Serie	70.900
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

NOTA: Todos los modelos de la gama Seat Marbella están disponibles con carburador electrónico a un sobrepeso 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	865.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5							
Favorit Cat.	925.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5							
Favorit Plus	955.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5							
Favorit Plus Cat.	1.015.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5							
Favorit Komfort	1.150.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5				Serie		Serie	
Favorit Sport Cat.	1.165.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5				Serie		Serie	
Fornan	1.060.000	1.289	58	140	17,0	7,9	416,0							
Fornan Cat.	925.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5							
Fornan Marathon	1.120.000	1.289	58	135	18,0	8,6	416,0				Serie		Serie	

SUBARU

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	78.600
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	78.600
Legacy 2.2 GX 4WD	2.989.667	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475
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	192.475
Legacy 2.0 Turbo 4WD														



VOLKSWAGEN

OFERTAS
Polo:
 Descuento de **85.000 pesetas.**
Golf:
 Descuento de **100.000 pesetas.**
Vento:
 Descuento de **120.000 pesetas** de descuento.
Corrado:
 Descuento de **120.000 pesetas.**
Passat:
 Descuento de **150.000 pesetas** de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
440 Turbo	3.243.000	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	2.617.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
460 GLE	2.933.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE Aut.	3.083.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 Turbo	3.243.000	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 GLE	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	9,6	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	7.865.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

YUGO

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
85 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

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	92	91	90	89	88
Alfa 33 1.3 S	-	-	640	540	460
Alfa 33 1.5 4x4	-	-	-	670	570
Alfa 33 1.5 TI	-	-	680	670	580
Alfa 33 1.7 QV	-	-	760	680	580
Alfa 33 1.7 IE	-	-	730	620	530
Alfa 33 1.7 SW	-	-	-	690	590
Alfa 33 1.3 Nuevo	1000	900	810	-	-
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1070	960	880	-	-
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1190	1070	960	-	-
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1470	1320	1190	-	-
Alfa 75 1.6 C	810	720	640	570	-
Alfa 75 1.6 IE	1110	1000	900	-	-
Alfa 75 1.8 C	880	780	710	640	570
Alfa 75 1.8 IE	1160	1040	940	840	-
Alfa 75 1.8 TB América	-	-	1110	1000	900
Alfa 75 2.0 C	-	-	-	680	560
Alfa 75 2.0 TS	1980	1230	1110	1000	900
Alfa 75 2.0 TD	1200	1080	870	760	640
Alfa 75 2.4 TD	1330	1200	1080	970	-
Alfa 75 2.5 QV	-	-	880	710	600
Alfa 75 3.0 América	1640	1490	1340	1210	1090
Sprint 1.7 QV	-	-	-	650	550
Spider 2.0 FL	-	-	-	-	1030
164 T. S. Base	1930	1740	1570	1410	-
164 T. S. Clima	2150	1840	1660	1490	-
164 T. S. Luxe	2220	2000	1800	1620	-
164 3.0 V6	2630	2550	2290	2060	-
164 3.0 Quadrifoglio	3440	3100	-	-	-
164 2.5 TD	2510	2260	2030	1830	-

AUDI

MODELO	92	91	90	89	88
80 Special	1490	1340	1210	1090	980
80 1.8 E	1580	1420	1280	1150	1040
90 2.2 E	-	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	-	2160	1950	1780	1580
90 2.0 Front.	-	2400	2180	1940	-
90 Quattro	-	2600	2250	2030	1830
100 CD y 2.2 E	1990	1870	1590	1160	980
100 CD Avant	2220	2010	1720	1300	1110
100 CD Diesel	1580	1410	1030	840	680
100 CD Turbo Diesel	1770	1590	1240	960	820
200 Turbo	3060	2710	2340	1900	1090
200 Turbo Aut.	3290	2960	2680	2390	2150
200 CD	-	-	-	-	1030
200 Quattro	3250	2710	2300	1860	1580
200 V8	5270	4740	4270	3840	-
Coupé Quattro	-	-	-	-	1040
Coupé 2.2 E	2470	2220	2000	1860	-
Coupé 2.2 Quattro	2920	2630	2370	2130	-
Coupé 2.0 V	2860	2570	2310	2080	-
Coupé 2.0 V Quattro	3250	2920	2620	2360	-
80 2.0	2010	-	-	-	-
80 2.3	2340	-	-	-	-
80 2.3 Quattro	2880	-	-	-	-
80 2.3 Aut.	2490	-	-	-	-
80 2.8 V6	2970	-	-	-	-
80 2.8 V6 Quattro	3360	-	-	-	-
80 1.9 TDI	2110	-	-	-	-
100 2.0	2280	2050	-	-	-
100 2.3	2490	2240	-	-	-
100 2.3 Quattro	3010	2710	-	-	-
100 2.3 Aut.	2850	2390	-	-	-
100 2.8 V6	3080	2770	-	-	-
100 2.8 Quattro V6	3490	3140	-	-	-
100 2.8 Aut. V6	3270	2940	-	-	-
100 S4	4630	4170	-	-	-
100 2.5 TDI	2890	2600	-	-	-
100 Avant 2.3	2790	2510	-	-	-
100 Avant 2.3 Quattro	3340	3010	-	-	-
100 Avant 2.3 Aut.	2980	2680	-	-	-
100 Avant 2.8 V6	3390	3050	-	-	-
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	3430	-	-	-
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	3220	-	-	-
100 Avant 2.5 TDI	3200	2880	-	-	-

BMW

MODELO	92	91	90	89	88
316/316i	-	-	1160	1010	940

CITROËN

MODELO	92	91	90	89	88
316 1.4p	-	1370	1280	1100	980
316 1.4p (nuevo)	1900	1710	-	-	-
318 i	-	1450	1330	1140	1010
318 1.4p	-	1540	1420	1220	1100
318 1.4p (nuevo)	2200	1980	-	-	-
318 i S	-	1620	1500	-	-
318 i Cabrio	2410	2180	2050	-	-
320 i	-	1670	1540	1380	1220
320 1.4p	-	1780	1620	1480	1300
320 1.4p (nuevo)	2500	2250	-	-	-
320 i Touring	2590	2340	2100	-	-
320 i Cabrio	2770	2500	2250	-	-
324 D	-	1540	1460	1360	1220
324 TD	-	1800	1620	1460	1310
325 i	-	2120	1980	1800	1670
325 1.4p	-	2190	2030	1870	1750
325 1.4p (nuevo)	3010	2710	-	-	-
325 i X	-	2440	2320	2190	1980
325 i Touring	3090	2770	2490	-	-
325 i Cabrio	3320	2990	2690	-	-
M3	4460	4000	3500	3000	2700
520 i (nuevo)	2660	2230	2060	1900	1700
525 i/530 i (nuevo)	3420	2850	2610	2370	2130
535 i (nuevo)	4100	3600	3360	3000	2700
524 TD (nuevo)	-	2560	2310	2080	1870
730 i	3800	3300	2950	2600	2200
735 i (nuevo)	4420	3740	3400	3060	2680
750 i A	6560	6000	5500	5000	4500
750 i AL	7000	6500	6000	5500	5000
635 CS i	-	-	3420	3100	2660
M635	-	-	4640	4070	3510
850 i	8250	7430	-	-	-

DE TOMASO

MODELO	92	91	90	89	88
Pardner GT 5	7500	6300	5350	4620	-
Long Champ	-	-	-	-	2100

FERRARI

MODELO	92	91	90	89	88
300 GT	-	-	-	-	4800
Mondial B	-	-	-	-	4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5300
412	13800	11500</			

FORD

MODELO	92	91	90	89	88
Fiesta C 4V	—	—	—	—	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	—	300
Fiesta Bal./Hr./s./Hr./Trip 1.1	—	—	—	—	300
Fiesta S y Ghia 1.4	—	—	—	—	390
Fiesta XR2	—	—	—	—	590
Fiesta Trip 1.6	—	—	—	—	380
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	400
Fiesta C 1.1 4V 3p	—	620	520	440	—
Fiesta C 1.1 6V 3/5p	740	650	550	470	—
Fiesta CL X Pac., Che 1.1 3p	790	670	570	490	—
Fiesta CL X Pac., Che 1.1 5p	790	670	570	490	—
Fiesta CLX 1.3/1.4 3/5p	850	720	620	520	—
Fiesta S 1.6 3p	790	670	560	480	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	760	650	550	460	—
Fiesta XR2i 1.6 EFI	960	800	680	580	—
Fiesta Ghia 1.8 D 3p	820	710	620	540	—
Fiesta C, CL 1.8 D 3p	720	610	520	440	—
Fiesta Ghia 1.8 D 5p	860	750	650	560	—
Fiesta CL, Cheers 1.8 D 5p	760	650	550	460	—
Fiesta S 1.4, Caly, Pac 1.3 3p	900	770	—	—	—
Fiesta S 1.4, Caly, Pac 1.3 5p	900	770	—	—	—
Fiesta Expo 1.4	980	—	—	—	—
Fiesta S 1.8 Z 16V (105)	1100	—	—	—	—
Fiesta XR2i 1.8 16V (130)	1260	—	—	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	—	440
Escort Xtra CL y GL 1.4	—	—	—	—	510
Escort Ghia 1.6	—	810	730	550	—
Escort Ghia 1.6 i	—	870	780	700	—
Escort CL, Mark y Xtra Rep. 1.6	—	730	660	560	—
Escort XR3i	—	950	800	570	—
Escort RS Turbo	—	1120	950	760	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	—	1180	990	790	—
Escort CL, GL y Xtra 1.6D	—	—	—	—	370
Escort Mark GT, Mira 1.8D	—	730	660	560	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	—	810	730	660	—
Escort Cabrio XR3i	—	1350	1150	850	—
Escort Country 1.6/1.8D	—	730	620	520	—
Escort CLX 1.3/Prima 1.3	1120	950	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1140	970	830	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1170	1000	850	—	—
Escort 1.8z 16V 3/5p	1200	1020	—	—	—
Escort S 1.6 3p	1310	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.6	1290	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.8z	1290	1110	—	—	—
Escort XR3i 1.8z (105)	1350	1150	—	—	—
Escort XR3i 1.8z (130)	1510	1280	—	—	—
Escort RS 2000	1680	1430	—	—	—
Escort CLX 1.8D 5p	1080	920	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8D	1190	1020	—	—	—
Escort Cabrio 1.6i EFI	1490	1190	—	—	—
Onion CL 1.3, 1.4	—	—	580	490	—
Onion GL, Mark, GT, Mill 1.6	—	—	800	680	580
Onion Ghia 1.6	—	—	830	710	600
Onion Ghia 1.6 i	—	—	860	730	620
Onion GLD, GLD 1.6D	—	—	—	—	520
Onion GT, Mill, Marat. 1.8D	—	—	780	670	570

MODELO	92	91	90	89	88
Onion Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	830	700	600
Onion CLX 1.6	1290	1050	890	—	—
Onion CLX 1.6i Car	1320	1120	—	—	—
Onion Ghia 1.6	1320	1120	960	—	—
Onion Ghia 1.6i Car	1410	1200	—	—	—
Onion Ghia Si	1390	1180	—	—	—
Onion Ghia 1.6V (105)	1380	—	—	—	—
Onion Ghia 1.6V (130)	1580	—	—	—	—
Onion CLX 1.8D	1130	960	—	—	—
Onion Ghia 1.8D	1230	1050	—	—	—
Sierra CL y GL, Laser 1.8 4/5p	—	—	—	—	600
Sierra CL, GL, GT 2.0 4/5p	—	1010	860	730	640
GLS 2.0i 4p, XR 2.0i 3/5p	1680	1430	1210	—	—
Sierra XR 4x4 2.0i 5p	2170	1840	1570	—	—
Sierra GL 2.0i 4/5p	—	1160	990	840	710
Sierra CL, GT 2.0i 4/5p	1640	1400	1190	—	—
Sierra Ghia 2.0i 4/5p	1750	1490	1270	1090	920
Sierra XRA, Ghia, 4x4 2.8 i	—	—	—	—	800
Sierra Cosworth 2.0i 3p	—	—	—	—	1300
Cosworth 2.0i 4p 4x4	2900	2320	1970	—	—
Sierra CL, CLX 2.3D 4/5p	—	—	1000	850	730
Sierra GL 2.3D 4/5p	—	—	1050	900	780
Sierra TD 4/5p	1540	1310	1110	—	—
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	—	540
Fam. CL 2.0i	—	1220	1040	890	750
Fam. CLX 2.0i y TD 1.8	1540	1300	—	—	—
Scorpio CL 2.0i 4/5p	—	—	1220	1040	880
Scorpio GL 2.0i 4/5p	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4i 5p	—	—	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9i	2340	1910	1620	1460	1240
Scorpio Ghia 2.0i 4/5p	1880	1710	1450	1300	1100
Scorpio Ghia 2.4i 5p	—	—	1500	1350	1150
Scorpio Ghia 2.9i 5p	2210	2000	1700	1530	960
Scorpio Ghia 4x4 2.9i	2610	2220	1890	1600	1360
Scorpio Cosworth	2940	2500	2030	—	—
Scorpio GLX 2.0i 4x4 Cat. 1720	—	—	—	—	—
Scorpio GLX 2.9i 24V	2440	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 4x4	2490	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 24V	2970	—	—	—	—
Scorpio CJD	—	1630	1470	1300	—
Scorpio GTD	—	1780	1600	1360	—
Scorpio Ghia TD	—	2140	1930	1640	—
Scorpio Fam. CLX 2.0i	1720	—	—	—	—
Scorpio Fam. Ghia 2.9i	2100	—	—	—	—

JAGUAR

MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign V12	5130	4680	4280	3870	3420
XJ6 3.2	4000	3690	3320	—	—
Sovereign 3.2 Aut.	4560	4190	3770	—	—
XJ6 3.6	—	—	—	—	3380
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	—	—	3780
XJ6 4.0	4640	4230	4050	3650	—

MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign 4.0 Aut.	5090	4680	4500	4050	—
Delimitar 4.0 Aut.	5760	5220	4880	3960	3510
XJS 3.6	4900	4410	4010	3600	3150
XJS V12 Aut.	5450	4860	4410	3960	3420
XJS Cabrio Aut.	6030	5400	4860	4410	3780

LANCIA

MODELO	92	91	90	89	88
Y 10 Fila	—	—	420	380	340
Y 10 Fire	670	600	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	720	650	580	490	420
Y 10 Turbo	—	—	570	480	430
Y 10 GT	820	740	670	600	—
Delta 1300	820	750	640	580	520
Delta 1600 GT IE	960	850	740	630	540
Delta HF Turbo IE	1060	960	800	680	580
Delta 4x4	—	—	—	—	980
Delta Integrale	2170	1950	1760	1580	—
Delta Integrale 16 V	2340	2110	1900	1710	—
Prisma 1.5 LX	—	—	710	640	580
Prisma 1600 IE	—	—	—	—	580
Prisma Symbol	—	—	790	710	640
Prisma TD	—	—	820	740	670
Thema 2.0 IE	1730	1540	1300	1110	940
Thema V6	—	—	—	—	1210
Thema Turbo IE SW	—	—	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	1890	1670	1500	1350	1210
Thema Turbo IE 16 V	2340	1990	1790	1610	1450
Thema 8.32	—	—	3700	3330	3000
Thema TD	—	—	—	—	1140
Thema TD Nuevo	2090	1880	1690	1520	—
Thema Turbo DS SW	—	—	1980	1780	1600
Debra 1.600 ie	1380	1300	1170	—	—
Debra 1.800 ie	1540	1480	1330	—	—
Debra 2.0 ie	1790	1690	1520	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	1330	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	92	91	90	89	88
190 E 1.8	2090	1880	1690	—	—
190 E 2.0	2740	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	2930	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	—	—	3100
190 E 2.6	3400	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5000	4560	4100	3690	—
190 D	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1960	1760
190 D 2.5 T	3130	2850	2570	2310	—
200 D	—	—	2790	2450	2150
250 D	—	—	3050	2680	2350

MODELO	92	91	90	89	88
300 D	—	3310	2910	2550	2290
300 TD	—	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	—	4420	3870	3400	3060
200 E	2600	2280	2000	1800	1600
230 E	3040	2650	2340	2100	1870
230 CE	3880	3400	2980	2680	2410
230 TE	—	3430	3010	2640	2370
260 E	3550	3110	2730	2460	2180
300 E	3830	3360	2950	2650	2360
300 E 4 Matic	4840	4250	3720	3350	2850
300 CE	4580	4020	3520	3170	2850
300 TE	—	4220	3700	3240	2920
280 SE	—	2890	2420	2180	1940
300 SE	—	3110	2590	2330	2080
300 SE	—	3340	2800	2500	2230
420 SE	—	3780	3150	2830	2520
420 SEL	—	4040	3370	3030	2700
500 SE	—	4490	3400	3060	2730
500 SEL	—	4070	3730	3350	2990
560 SEL	—	6300	5250	4730	4190
300 SL	—	—	—	—	4320
420 SL	—	—	—	—	4680
420 SEC	—	4550	3790	3420	3020
500 SL	—	—	—	—	4600
500 SEC	—	4820	4020	3620	3210
560 SE	—	6030	5430	4890	—
560 SEC	—	6270	5650	5090	—
300 SL	6340	5710	—	—	—
300 SL 24	7000	6300	—	—	—
500 SL	9020	8120	—	—	—
300 SE	5660	5090	—	—	—
300 SEL	5870	5280	—	—	—
400 SE	6920	6230	—	—	—
400 SEL	7200	6480	—	—	—
500 E	8570	7710	—	—	—
500 SE	7380	6640	—	—	—
500 SEL	7750	6980	—	—	—
500 SEC	9010	8110	—	—	—
600 SE	11030	9930	—	—	—
600 SEL	11460	10310	—	—	—
600 SEC	12660	11390	—	—	—

OPEL

MODELO	92	91	90	89	88
Corsa 1.0	610	510	460	390	300
Corsa Joy 1.2 3p	790	710	—	—	—
Corsa GL y Swing 1.2 3p	750	640	580	490	450
Corsa 1.3 3p	830	710	640	540	480
Corsa Joy 1.4 3p	900	810	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	780	700	—	—	—
Corsa GSi	1020	870	740	670	600
Corsa GL y Swing 1.2 4p	810	680	620	520	460
Corsa 1.3 4p	870	750	670		

MODELO	92	91	90	89	88
Supercinco GTD	—	—	630	460	370
Supercinco GTD 5p	—	—	650	480	380
Supercinco GT Turbo	—	—	780	670	480
Clio RL 1.1	740	670	600	—	—
Clio RL 1.1 5p	780	700	630	—	—
Clio RL 1.1 5V	760	680	610	—	—
Clio RL 1.1 5V 5p	800	720	650	—	—
Clio RL 1.2	790	710	640	—	—
Clio RL 1.2 5p	840	760	680	—	—
Clio RN 1.2 5p	890	800	720	—	—
Clio RT 1.2	910	820	740	—	—
Clio RT 1.2 5p	950	860	770	—	—
Clio RN 1.4	920	830	750	—	—
Clio RN 1.4 5p	960	860	770	—	—
Clio RT 1.4	980	880	790	—	—
Clio RT 1.4 5p	1030	930	840	—	—
Clio RT 1.7	1050	950	860	—	—
Clio RT 1.7 5p	1090	980	880	—	—
Clio 16V	1200	1080	—	—	—
Clio RL 1.9 D	940	850	770	—	—
Clio RN 1.9 D	990	890	800	—	—
Clio RL 1.9 D 5p	1030	930	840	—	—
Clio RN 1.9 D 5p	1050	950	860	—	—
Clio RT 1.9 D 5p	1120	1010	910	—	—
R9 GTC	—	—	580	490	360
R9 GTL	—	—	610	520	370
R9 TSE	—	—	670	580	410
R9 TXE	—	—	730	620	450
R9 GTD	—	—	680	540	380
R11 GTC	—	—	630	540	390
R11 GTL y Broadway	—	—	680	580	420
R11 TSE	—	—	740	630	480
R11 GTX	—	—	760	650	490
R11 TXE	—	—	810	690	540
R11 Turbo	—	—	870	750	570
R11 GTD	—	—	710	550	410
R-19 TR 4V	900	800	680	610	550
R-19 TR 5V	1000	850	720	650	590
R-19 GTX 5p	1070	910	770	690	620
R-19 GTX 5p	1130	960	820	740	670
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	670
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	690
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	770
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	720
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	800
R-19 TX 1 3p	1230	1110	1000	—	—
R-19 TX 1 5p	1270	1140	1030	—	—
R-19 16V 3p	1440	1300	1170	—	—
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	680
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	700
R-21 TS	1230	1040	870	780	670
R-21 GTS	1380	1170	970	870	700
R-21 TXE	1620	1450	1210	1080	870
R-21 GTX	1440	1300	1100	990	800
R-21 TX	1820	1640	1470	—	—
R-21 L Turbo	2340	1980	1650	1480	1270
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	760
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	900
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	960
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1080	960	780
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	890
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	930
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	860
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1040
R-25 GTS	1250	1060	960	860	730
R-25 GTX	1760	1500	1350	1210	1030
R-25 TX	1800	1530	1380	1230	1040
R-25 TX i	2200	1870	1680	1510	—
R-25 V6 i	2590	2200	1990	1770	1510
R-25 V6 Turbo	3570	3030	2740	2430	2080
R-25 GTD	1400	1120	1010	890	770
R-25 Turbo D	2180	1850	1670	1490	1270
Espace GTS	2000	1700	1530	1380	—
Espace TXE	2400	2060	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	1820	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1880	1470	1080
Espace RN 2.2 i	2100	1870	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2550	2280	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2960	2620	—	—	—
Espace RXE V6 i	3370	2990	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2420	2140	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2830	2510	—	—	—
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3480	3140

MODELO	92	91	90	89	88
111 L	720	650	—	—	—
111 S 5p	770	690	—	—	—
114 S	790	710	—	—	—
114 SL 5p	850	760	—	—	—
114 GTI	990	890	—	—	—
114 Si	1020	920	830	—	—
114 GSi	1150	1040	940	—	—
216 S	—	—	610	550	490
216 Sprint	—	—	650	580	520
216 SE/EFI	—	—	750	670	570
216 Vitesse	—	—	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	—	—
116 GTI	1400	1190	—	—	—
414 GSi	1230	1050	—	—	—
416 GSi	1360	1160	—	—	—
416 GTI	1570	1330	—	—	—
820 Si	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro L3	—	—	470	400	320
Metro MG	—	—	570	470	400
Metro 4p	—	—	520	450	380
Maestro 2.0 EFI	950	810	680	570	470
Montego 1.6 SL	850	760	680	610	—
Montego 2.0 EFI	—	—	—	—	680
Montego GSi 2.0	950	850	770	690	—
Montego GTI 2.0	1000	900	810	730	—
Montego State 2.0 GTI	1040	950	850	760	680
Montego DSL Turbo	1040	900	810	730	—

MODELO	92	91	90	89	88
Marbella L., Playa Sp., y Jun	530	420	360	310	260
Marbella XL, GL y GLX	570	490	410	370	320
Ibiza Disc. Str. y Spc. D 9	690	580	520	400	290
Ibiza GL, XL y GLX 1.2 3p	710	600	550	460	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	680	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	560	400
Ibiza SX 1.5 3p	920	770	700	630	570
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	670	570	510	430	390
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	740	620	570	430	390
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	720	610	560	480	430
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	650	550	500
Ibiza GL, XL y GLX 1.5 5p	760	640	580	490	440
Ibiza GLX 1.5 5p	900	760	690	580	520
Ibiza Inyección 5p	940	790	710	640	—
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 3p	570	480	440	380	320
Ibiza GLD y XLD 3p	770	670	590	450	330
Ibiza Disc y Spc. y Jun. D 5p	610	520	470	400	310
Ibiza GLD y XLD 5p	820	700	630	490	440
Malaga L, GL, Touring 1.2	610	530	450	400	360
Malaga GLX 1.2	640	570	480	430	390
Malaga L, GL y Br y Tour 1.5 670	590	480	360	310	—
Malaga GLX 1.5	700	630	530	410	350
Malaga 1.5 Inyección	800	720	610	470	400
Malaga LD y Touring D	720	550	420	320	260
Malaga GLD y GLD	770	600	470	370	310
Toledo 1.6 CL	1140	1020	—	—	—
Toledo 1.6 GL	1220	1100	—	—	—
Toledo 1.6 CL	1230	1110	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1310	1190	—	—	—
Toledo 1.8 GLX	1470	1320	—	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1260	—	—	—
Toledo 2.0 GL	1480	1330	—	—	—
Toledo 2.0 GLX	1620	1460	—	—	—
Toledo 2.0 GT	1640	1480	—	—	—
Toledo 1.8 GT 1.6V	1820	1640	—	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	1580	—	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	1510	—	—	—
Toledo 1.9 D CL	1320	1190	—	—	—
Toledo 1.9 D GL	1390	1250	—	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1420	1280	—	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1570	1410	—	—	—

MODELO	92	91	90	89	88
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	220
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	580	420	340

MODELO	92	91	90	89	88
Polo 55 CL 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	520	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	480
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	440
Polo Coupé CL	820	700	590	530	480
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	520
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	550
Golf CL 60 3p	1130	—	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	—	—	—	—
Golf GL 75 3p	1400	—	—	—	—
Golf GL 90 3p	1470	—	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut. y GTI 3p	1570	—	—	—	—
Golf VR6 3p	2580	—	—	—	—
Golf CLD 3p	1320	—	—	—	—
Golf GTD 3p	1530	—	—	—	—
Golf GTD 3p	1570	—	—	—	—
Golf CL 60 5p	1190	—	—	—	—
Golf CL 75 5p	1340	—	—	—	—
Golf GL 75 5p	1460	—	—	—	—
Golf GL 90 5p	1530	—	—	—	—
Golf GL 90 5p Aut. y GTI 5p	1650	—	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	—	—	—	—
Golf CLD 5p	1380	—	—	—	—
Golf GTD 5p	1590	—	—	—	—
Golf GTD 5p	1580	—	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	770	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	810	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	740
Golf CL 90 cv 2 p	1360	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	840
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	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattr	1700	1450	1300	1100	900
Vento CL 75	1350	—	—	—	—
Vento CL 90	1420	—	—	—	—
Vento GL 75	1490	—	—	—	—
Vento GL 90	1550	—	—	—	—
Vento GL 90 Aut.	1660	—	—	—	—
Vento GT	1570	—	—	—	—
Vento CLD	1450	—	—	—	—
Vento CLD	1650	—	—	—	—
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	660	500
Jetta CLD	970	830	740	66	

COMPRAR Y VENDER

AUTOMOBILH
Ast/MB, 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 listo a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **¡BENEFICIESE!** Ahora sin aranceles. Conozca los trámites para importar vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Solamente 2.800 ptas. También recurrimos jurídicamente la posible cancelación o reducción de **MULTAS**. Import-automoción y Gestrafic. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Infor.: Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

SEAT Ibiza 1.5 Crono 4P, azul metalizado, M-KL, seminuevo. Mes: 21.976 ptas. Tel. 604 97 62.
PEUGEOT 309 Premiun, blanco, M-MG, a estrenar. Mes: 25.714 ptas. Tel. 604 97 96.
FORD Fiesta Cheers 1.1 5V 3P, blanco, año

FORD Orion 1.6 GT, color rojo, M-JN, garantía, perfecto estado. Mes: 22.425 ptas. Tel. 604 97 96.
ROVER 216 SE, elevallunas, cierre centralizado, rojo, M-JD, garantizado. Mes: 20.481 ptas. Tel. 604 97 62.
VOLVO 460 GLE, sólo

COSWORTH 4x4 Sierra, particular, para estrenar, matriculado 24-2-93, 3.100.000 ptas. Teléfono (96) 530 68 33 (noches).
DE PARTICULAR a particular. Vendo Mercedes 190-E 2.3, muchos extras, 33.000 km, automático, instalación completa, Pioneer, teléfono, garaje. Llamar de 14 a 16 h. Tel. 416 12 80.

PORSCHE Carrera 4, año 90, full equip. Tel. (96) 361 66 09.
VENDO Buggi, rojo, matriculado y despiece de Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.
KARTS ocasión, varios, también nuevos de 80, 100 y 125 cc. Tel. (93) 692 18 24.

SERVICIO OFICIAL

OFERTA DEL MES:
ROVER 2400 TD
FULL EQUIPO
AÑO 83. MES: 18.580

OFERTA:
ROVER 820 SI
AÑO 92. ATC.
GARANTIA
ROJO MET. M-NH
MES: 86.710
TALLER Y VENTA:

OCASION:
FORD ESCORT XR3 INY
BLANCO. M-LB
IMPECABLE.
GARANTIZADO
MES: 27.657
CHTA. DE HUMANES, KM 1.200. TEL: 6 04 97 96-6 04 97 62
28960 FUENLABRADA (MADRID)

ROVER
FUTURAUTO, S.A.

OCASION:
ROVER 114 GTI 16V
COLOR NEGRO
M-LW. GARANTIA
MES: 28.704

92, garantía Ford. Mes: 24.219 ptas. Tel. 604 97 62.
RANGE Rover V8 EFI, M-LM, 2 años, extras, 2.700.000 ptas. Tel. (942) 36 23 67.
PEUGEOT M16x4, año 90, 1.800.000 ptas. Tel. (967) 22 72 42 (Manolo).

7 meses, A.A./E.E., C.C./D.A., nuevo, urge venta, 2.200.000 ptas. Tel. (911) 25 32 28.
MERCEDES SS K500 1929, réplica convertible 2+2 4 ci, blanco, totalmente nuevo, 1.000 km, supremo sacrificio, 3.800.000 ptas. Alicante. Tel. (96) 511 34 16.

PORSCHE 911 Carrera Targa SC, M-HM, blanco perla, descapotable, 2.500.000 ptas. Tel. 459 22 81 (Pedro).
FURGON Iveco Tubo Daily 117CV, 4.000 kilómetros, 3 meses, 3.000.000 ptas. Tel. 663 60 64.

BMW M-5, oct. 90, en perfectas condiciones, metalizado, airbag, alerón trasero, particular, precio inmejorable. Tel. (91) 634 07 41.
PARTICULAR vende **BMW** 318i, llantas, perfecto estado de chapa y mecánica. Teléfono 373 17 37.

PARTICULAR

Vende
ALFA 33 1.7 SW, FAMILIAR
Aire acondicionado, llantas, radio M-KG., 50.000 kilómetros, muy buen estado.
800.000. Ptas.
TEL:(91) 767 06 72.

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



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

Motor 16



COVA 81



AUTOS PACIFICO

60 MESES PARA PAGAR (SIN ENTRADA)

GRAN STOCK DE COCHES REVISADOS

GARANTIZADOS POR ESCRITO

TOMAMOS SU COCHE A CAMBIO

FINAL DR. ESQUERDO. (METRO PACIFICO)
TEL.: (91) 552 55 04 (5 LINEAS)

PACIFICO
Ford Escord 1.6 Ghia
M-NS Nuevo Gris Met.
29.000 pts. mes
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Opel Vectra 1.6 4P.
Beig met. M-JM Techo
875.000 pts. mes
Tel.: 91-552 55 04

GARCIA PROL
Mercedes 190 E año 87
1.790.000 pts.
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Mercedes 300 E
año 86 2.390.000 pts.
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

PACIFICO
Opel Corsa 1.2 Swing
Negro M-IN Excelente
y Económico
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Renault 19 Chamade
TXE Gris Metalizado
M-LF 25.000 pts. mes
Tel.: 91-552 55 04

GARCIA PROL
Ford Sierra 2.0 GT
año 90 1.250.000 pts.
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
BMW 524 TD
año 87 1.275.000 pts.
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

PACIFICO
Alfa 75 1.8 Plata M-IF
Impecable 20.000 pts.
mes Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Citroen AX Imagine 1.4
Gris Metalizado M-KY
Elevallunas y Cierres
675.000 pts.
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Fiat Uno 45 S 5 Puertas
Blanco M-LN 15.000 Km.
695.000 pts.
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Citroen ZX 1.6 i Avantage
Granate M-NN Garantía
Citroen 27.000 pts. mes
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Ford Fiesta 1.1 CLX
Blanco M-MU 16.000 mes.
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Ford Orion Ghia Rojo
M-NT Aire Acondic.
33.000 pts. mes
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Ford Escord 1.6 i 16V
Blanco M-NX 30.000 mes
Procedente Concurso
Tel.: 91-552 55 04

GARCIA PROL
BMW 525 i año 89
2.690.000 pts
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Peugeot 405 GL
año 91 920.000 pts.
Garantía
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Citroen BX 16 TGS
año 90 740.000 pts.
Garantía
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Opel Kadett 1.8 i
año 90 950.000 pts.
Garantía
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Volkswagen Passat
1.6 CL Diesel año 87
490.000 pts.
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Renault 19 Chamade
año 91 Garantía
890.000 pts.
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Renault 21 TXE
año 87 Garantía
825.000 pts.
Tel.: 91-541 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

PACIFICO
Renault Clio 1.4 RT
5 P. Belg Metalizado
M-LW 30.000 Km.
20.000 pts. mes
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Opel Kadett 1.4 LS
Blanco M-LU Seminuevo
790.000 pts.
Tel.: 91-552 55 04

GARCIA PROL
Mercedes 300 E
año 87 2.490.000
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Renault Espace Quadra
2.490.000 pts.
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

PACIFICO
Opel Omega 2.0 i CD
Azul Metalizado M-HU
Full 26.000 pts. mes
Tel.: 91-552 55 04

PACIFICO
Opel Corsa GSI Blanco
M-KS 895.000 pts.
Excelente
Tel.: 91-552 55 04

GARCIA PROL
Porsche 944 año 87
2.200.000 pts.
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

GARCIA PROL
Peugeot 405 1.9 MI
año 89 1.790.000 pts.
Garantía un año
Tel.: 91-541 00 36

COMPRAMOS COCHES

A EMPRESAS Y PARTICULARES

(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS
PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

PAGAMOS CONTADO

PACIFICO
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190. TEL.: (91) 552 55 04 M-28007

GARCIA PROL
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL.: (91) 541 00 36 M-28008

Motor 16



COVA 81



ARGUELLES
Alfa Spring Año 89
48.000 Km. Negro
Tel.: 91-549 57 88

ARGUELLES
BMW 628 CSI
Cuero Aire y Alarma
84.000 Km.
Tel.: 91-549 64 71

ARGUELLES
Citroen AX GT
Año 89 Blanco
Tel.: 91-549 57 88

ARGUELLES
Citroen BX 19 TGS
Aire Acondicionado
Año 89
Tel.: 91-549 64 71

ARGUELLES
Alfa 33 1.5
Aire Acond. Año 88
Tel.: 91-549 57 88

VENECIA
Fiat Tipo 1.6 DGT
año 90 25.830 pts. mes
Tel.: 91-528 57 07

VENECIA
Seat Ibiza 1.5 CLX
Aire Acondicionado
Año 90 17.880 pts. mes
Tel.: 91-528 57 07

VENECIA
Citroen AX 14 TZX
Año 89 16.560 pts. mes
Garantía
Tel.: 91-528 57 07

VENECIA
Peugot 205 Lacoste
año 88 Aire acond.
21.190 pts. mes
Tel.: 91-528 57 07

COVA
SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR
O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO
A. ARGÜELLES
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

OPEL KADETT 1.6 S. AÑO 89 RANGER ROVER AÑOS 88 Y 90 RENAULT R 21 TURBO AÑO 89 RENAULT CLIO 1.4 RT AIRE AÑO 91 ROVER 820 SI AÑO 89 VOLKSWAGEN GOLF RALLYE 36.000 Km. VOLKSWAGEN POLO COUPE AÑO 92	ALFA 75 AÑO 87 AUDI V8 AÑO 91 BMW 525 I 24V AÑO 91 BMW 325 I AÑO 89 FULL CITROEN BX 19 TGS AÑO 90 FORD ESCORT XR3 I AÑO 89 FORD ORION 1.6 I 15.000 Km.	JEEP CHEROKEE LIMITED 20.000 Km MERCEDES 190 E 2.3 AÑO 89 MERCEDES 300 E 24V AÑOS 90 Y 91 MERCEDES 500 SE FULL AÑO 92 MERCEDES 300 E AÑOS 89 Y 90 MERCEDES 230 CE AÑO 88 EXTRAS MITSUBISHI 3000 VR4 6.000 Km.
--	--	---

GRAN VARIEDAD DE MODELOS DE IMPORTACION SEMINUEVOS
BMW, MERCEDES, AUDI, PORSCHE, MAZDA, TOYOTA, CHRYSLER, ETC.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
COMPRAMOS VEHICULOS SEMINUEVOS
PAGAMOS CONTADO
ANDRES MELLADO, 76 TELS.: 5 49 57 88 Y 5 49 64 71. FAX.: 5 44 62 15

VENECIA
Citroen TRS Athena
Año 88 Aire Acond.
22.520 pts. mes
Tel.: 91-528 57 07

VENECIA
Peugeot 309 Autom.
Año 91 Aire acond.
M-LF 27.930 pts mes
Tel.: 91-528 57 07

VENECIA
Volvo 245 Polar
Aire acond. Año 91
50.330 pts. mes
Tel.: 91-528 57 07

VENECIA
Renault 25 V6 Año 88
Full Equipe
34.280 pts. mes
Tel.: 91-528 57 07

ARGUELLES
Peugeot 205 Junior
Año 89
Tel.: 91-549 57 88

ARGUELLES
Renault 21 TXE
Año 90 ABS
Aire Acondicionado
Tel.: 91-49 57 88

ARGUELLES
Volkswagen Golf GTI
Aire Acondicionado
Años 89 y 91
Tel.: 91-549 57 88

ARGUELLES
Opel Corsa 1.2 GT
Años 89 y 90
Garantía
Tel.: 91-549 64 71

ARGUELLES
Suzuki Vitara
2 meses en uso
Garantía
Tel.: 91-549 57 88

LIÑAN
Opel Kadett 1.6 LS
Aire Acondicionado
19.870 pts. mes
Tel.: 91-474 88 52

LIÑAN
Super Cinco Oasis
Año 92. Garantía Renault
16.159 pts. mes
Tel.: 91-474 88 52

VENECIA
Opel Omega 2.0
año 87 Aire Acond.
29.140 pts. mes
Tel.: 91-528 57 07

VENECIA
Ford Escort XR3i
Cabriolet Año 89
43.160 pts. mes
Tel.: 91-528 57 07

ARGUELLES
Lancia Integrare
Año 89
Tel.: 91-549 64 71

ARGUELLES
Mercedes 300 E
Full Equipe Año 90
38.000 Km.
Tel.: 91-549 57 88

ARGUELLES
Mitsubishi Eclipse
Todos los modelos
Garantizados
Tel.: 91-549 64 71

ARGUELLES
Opel Kadett GSI
Aire Acondicionado
Año 89
Tel.: 91-549 57 88

ARGUELLES
Peugeot 309 GR
Año 89 46.000 Km.
Tel.: 91-549 64 71

LIÑAN
Mercedes 230 E Auto.
ABS Clima Dirección
Nacional M-ML
Tel.: 91-474 88 52

LIÑAN
BMW 325 I ABS
Aire Acon. Dirección
M-JS 43.247 mes
Tel.: 91-474 88 52

LIÑAN
Ford Scorpio 2.9
ABS Aire Dirección
M-LM 49.091 mes
Tel.: 91-474 88 52

LIÑAN
Renault 21 TXE
ABS Aire Dirección
M-KV 30.974 pts. mes
Tel.: 91-474 88 52

AUTOS LIÑAN
COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN
VEHICULOS DE OCASION

CERTIFICADO DE
GARANTIA POR ESCRITO

ABIERTO SABADOS TARDE
Y FESTIVOS MAÑANA

Pº ESPERANZA 7 (Metro Acacias)
TLFNO.: 91-517 07 35

Pº ACACIAS 69 (Metro Piramides)
TLFNO.: 91-474 88 52



COVA 81



ITALO OFERTA ESPECIAL DE ABRIL

4X4 SEMINUEVOS

NISSAN PATROL 6 CILINDROS-DIESEL 1.600.000 Pts.

MITSUBISHI PAJERO TURBO-DIESEL 1.450.000 Pts.

IATO TURBO-DIESEL AIRE ACONDICIONADO 2.250.000 Pts.

C/ Alfredo Marquerie 23
Teléfono - (91) 738 22 77

HIPERCOVA
Mercedes 300 SE
año 90 Full y Cuero
85.590 pts. mes
Tel.: 91-467 36 33

HIPERCOVA
Renault 19 Chamade RN
año 92 Blanco A/A
24.840 pts. mes
Tel.: 91-467 36 33

HIPERCOVA
Peugeot 205 Style
año 92 Rojo Garantizado
14.900 Pts. mes
Tel.: 91-467 36 33

HIPERCOVA
Audi 100 CD Full
año 87 Perfecto Estado
27.160 Pts. mes
Tel.: 91-467 36 33

HIPERCOVA
Renault 25 GTX Ful
año 85 Gris Metal
19.400 Pts. mes
Tel.: 91-467 36 33

HIPERCOVA
Volkswagen Golf GTI
16 V año 89 Full
30.810 Pts. mes
Tel.: 91-467 36 33

HIPERCOVA
Renault Clio 1.2 RL
5P año 92 Blanco
17.390 Pts. mes
Tel.: 91-467 36 33

HIPERCOVA
Opel Kadett GSI 2.0 i
año 89 Blanco A/A
26.245 Pts. mes
Tel.: 91-467 36 33

ITALO
Citroen AX 1.4 año 92
10.000 Km. 850.000 Pts.
Garantía Aire Acond.
Tel.: 91-738 22 77

ITALO
Fiat Tempra 1.6 M-MG
Impecable Pocos Km.
1.200.000 Pts.
Tel.: 91-738 22 77

ITALO
Volvo 940 GI M-MB
Seminuevo 2.300.000 pts.
Tel.: 91-738 22 77

ITALO
Lancia Delta Integrare 16 V
año 91 Impecable
2.200.000 Pts.
Tel.: 91-738 22 77

ITALO
Ranger Rover V8 2P
M-LK 10.000 Km. A/A
2.500.000 Pts.
Tel.: 91-738 22 77

ITALO
Lancia Dedra T-Diesel
año 90 Extras
1.600.000 Pts.
Tel.: 91-738 22 77

ITALO
Alfa Romeo 33 1.3
M-ML Seminuevo
1.000.000 Pts.
Tel.: 91-738 22 77

ALONSO
Seat Ibiza año 90
Garantía 6 meses
550.000 Pts.
Tel.: 91-543 23 01

ALONSO
Ford Escort XR3 i
año 90 1.100.000 Pts.
Garantía 6 meses
Tel.: 91-543 23 01

ALONSO
Renault 21 TXE
año 88 950.000 Pts.
Garantía 6 meses
Tel.: 91-543 23 01

ALONSO
Renault 21 TXE
año 90 1.300.000 Pts.
Garantía 6 meses
Tel.: 91-543 23 01

ALONSO
Renault 19 GTS
año 90 950.000 Pts.
Garantía 6 meses
Tel.: 91-543 23 01

ALONSO
Opel Kadett 1.6 A/A
año 89 925.000 Pts.
Garantía 6 meses
Tel.: 91-543 23 01

ALONSO
Opel Cabriolet 1.6
año 91 1.575.000 Pts.
Garantía 6 meses
Tel.: 91-543 23 01

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

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

FERNANDEZ
Volkswagen GLI Cabrio
Perfecto año 86
1.150.000 Pts.
Garantía
Tel.: 91-501 22 93

FERNANDEZ
Peugeot 405 Mi IG
Aire Acondicionado
año 88 1.450.000 Pts.
Tel.: 91-501 22 93

FERNANDEZ
Nissan Patrol
Corto 6 Cilindros
año 90 1.800.000 Pts.
A/A Tel.: 91-501 22 93

FERNANDEZ
Citroen C25 Industrial
año 89 Oportunidad
1.100.000 Pts.
Tel.: 91-501 22 93

FERNANDEZ
Ford Sierra 2.0 GT
ABS Aire Acond.
Cero Km. 2.150.000 Pts.
Tel.: 91-501 22 93

FERNANDEZ
Ford Escort XR3 i
Cabrio Capota Elect.
año 90 1.500.000 Pts.
Tel.: 91-501 22 93

FERNANDEZ
Ford Orion 18 Diesel
Ghia año 89
900.000 Pts.
Tel.: 91-51 22 93

FERNANDEZ
Renault 21 TDX
Aire Acond. año 90
1.350.000 Pts.
Tel.: 91-501 22 93

AUTOS VENECIA
SERIEDAD Y GARANTIA

CON O SIN ENTRADA
60 MESES PARA PAGAR

GARANTIA POR ESCRITO

150 VEHICULOS PARA ELEGIR

ABIERTO SABADOS Y
FESTIVOS MAÑANAS



C/ FERROCARRIL 39

TLFNO.: 91-528 57 07

MADRID

Motor 16

HIPERCOVA

OFERTA ESPECIAL

MERCEDES 300 SE FULL Y CUERO,CAJA 126..(90)	3.750.000 Pts.
OPEL VECTRA CD 2.0 I FULL AUTOMARCO..(92)	1.795.000 Pts.
PEUGEOT 106 XN 3P..(92)	795.000 Pts.
OPEL CORSA 1.2 SWING..(92)	750.000 Pts.

- FINANCIACION a su medida
- VISITENOS. Más de 100 vehículos en stock.
- Para mayor comodidad de nuestros clientes en el interior.

Abierto también sábados todo el día y domingos mañanas

TEL.: (91) 4 67 36 33 - 4 67 28 13
EMBAJADORES
Automocion Iberca, S.A.

ALONSO
AUTOMOVILES

COMPRAMOS SU COCHE Y
SE LO PAGAMOS AL CONTADO

EXPOSICION Y VENTA
DE VEHICULOS NACIONALES Y
DE IMPORTACION, SEMINUEVOS,
REVISADOS Y GARANTIZADOS

PARKING GRATUITO PARA CLIENTES
ABIERTO SABADOS TARDE Y DOMINGOS MAÑANA

C/ GUZMAN EL BUENO 37
TEL.: (91) 543 51 31/23 01 (METRO ARGUELLES)

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 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



VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL: 606 51 49 - 15 11
FAX: 6 97 67 05



QUADS

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL: 606 51 49 - 15 11. FAX: 697 67 05



HONDA CIVIC COUPE

CADILLAC Seville STS, marrón (2 tonos), M-IF, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

WRANGLER Laredo, año 91, color blanco, impecable, 1.900.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

CHEROKEE Limited Turbo Diesel, año 92, color blanco, 16.000 kilómetros, impecable, 3.200.000 ptas. Tel. (91) 654 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 91, perfecto estado. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee 4.0 L, año 92, full equipo, perfecto estado. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee LTD, año 90, azul interior beige, 42.000 km, impecable, 2.650.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Euro 4.0, manual, año 91, color negro, 35.000 km, asientos electrónicos, radiocassette, enganche para remolque, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CHEVROLET Corvette ZR1, año 91, full equipo, cuero, compact disc, climatizador, 9.000 km, impecable, 7.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CORRADO G 60, rojo, full equipo, impecable, M-LV, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CORRADO G 60, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equipo, 2.950.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

VOLVO 440, gris metalizado, impecable, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES 300 CE Coupe, año 88, gris oscuro metalizado, impecable, aire, techo, cuero, 4.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

WRANGLER Laredo 2.5, perfecto estado, M-NJ, gris metalizado, 2.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

PORSCHE Carrera 4, año 90, rojo, llantas OZ, aire, cuero, full equipo, 35.000 km, impecable, 7.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

PORSCHE Carrera 4, año 1991, gris oscuro, aire, cuero, full equipo, 7.500.000-8.000.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

LANCIA Y 10 Selectronic, cambio manual, M-MT, 12.000 km, impecable, 850.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CHRYSLER Lebaron 3.0 V 6, año 91, 1.400 km, color rojo, impecable, full equipo, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

OPEL Kadett GSI, aire, año 89. Tel. 549 57 88.

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



VAROSA



POST GARANTIA VENTA

LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA

ENTREGA INMEDIATA. MITSUBISHI MONTERO COUPE, LARGO, GASOLINA, TURBO DIESEL 3000 222 Y 305 CV. ECLIPSE TRES VERSIONES, TOYOTA CELICA, HONDA CIVIC/COUPE.



POLARIS

CONCESIONARIO OFICIAL
MOTOS DE AGUA
- QUADS

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 95.

VAROSA Motors es concesionario oficial Polaris, con toda su gama de motos de cuatro ruedas para la diversión y el trabajo. Existen diferentes modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables, etc.

TOYOTA Land Crusier HDJ 80. La exclusividad de uno de los vehículos todo terreno más potentes y lujosos del mundo. Con un motor de 4200 cc turbo diesel de 167 CV, con un equipamiento al más alto nivel; prestaciones fuera de serie con la economía del diesel. Descúbralo en VAROSA MOTORS. Tels. 606 51 49 y 606 15 95.

NISSAN Patrol GR. Descubra en VAROSA MOTORS un todo terreno impresionante: por su carrocería rebajada y ensanchada, suspensiones por muelles y amortiguadores, cuatro frenos de disco, diferencial central bloqueable; motor turbo diesel de 115 CV, que le hacen rondar los 170 km/h y unas prestaciones sobresalientes en todo terreno ahora VAROSA MOTORS.

MOTOS Acuáticas. VAROSA MOTORS como concesionario oficial Polaris, dispone de toda su gama de motos acuáticas en sus diferentes versiones entre ellas la moto de agua más rápida del mundo. VAROSA MOTORS también dispone de motos para nieve, una gran diversión. **SUZUKI** RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.



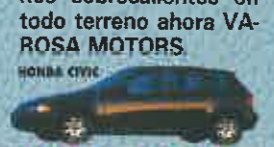
VAROSA



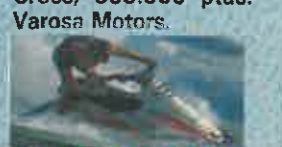
VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 569 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.

• MITSUBISHI
• HONDA
• TOYOTA
• MAZDA

MITSUBISHI ECLIPSE 150 CV
MITSUBISHI ECLIPSE 195 CV AWD
MITSUBISHI ECLIPSE 3000 GT 220 CV
MITSUBISHI VR4 300 CV AWD
FORD PROBE 93 V6 2.5 L
MITSUBISHI MIRAGE COLT 4 PUERTAS



ENTREGA INMEDIATA - NOVEDADES EN PRECIOS

Motor 16

PRUEBA

Motor 16



Suzuki RF 600 R

CONTRAOFENSIVA

La categoría de los pesos medios, los 600 centímetros cúbicos, estaba dominada por Honda, Yamaha y Kawasaki, mientras que la Suzuki de este segmento se mantenía un escalón por debajo de ellas. La RF 600 R es el arma del contraataque de la casa de Hammamatsu.

HASTA hoy la Suzuki GSX 600 F no podía contra el poderío de la Honda CBR, la Yamaha FZR o la Kawasaki ZZR. Sólo lograba mantenerse en base a un precio más ajustado, con lo que contrarrestaba sus carencias técnicas. No era una mala moto, no, pero las otras son mucho más sofisticadas y modernas. Con la llegada de la RF

600 R, Suzuki sale dispuesta a luchar de tú a tú con las reinas de esta cilindrada. Para ello lo primero que se ha hecho ha sido diseñar un motor completamente nuevo. Evidentemente un cuatro cilindros en línea, dieciséis válvulas, doble árbol de levas en cabeza y en el que se ha sustituido el clásico sistema de refrigeración mixto de Suzuki de

aceite y agua por uno limitado a este último elemento. Unos «sprays» internos mandan sendos chorros de aceite a los pistones como refrigeración suplementaria. Inclinado 19 grados hacia delante, permite que los conductos de admisión sean rectos y un ángulo entre válvulas de 32 grados posibilita que la relación de compresión sea de 12 a 1. Cua-

AGRESIVA La nueva 600 de Suzuki impresiona tanto por sus excelentes prestaciones como por su depurada y efectista línea.

VIRTUDES

Motor generoso en alta.
Estabilidad y frenada.
Estética.

SUZUKI RF 600 R
PRECIO: 1.013.982 PTAS.

Motor flojo en baja.
Instrumentación pobre.
Ausencia de caballete.

DEFECTOS

CONVENCIONAL
El cuadro de instrumentación es de los puntos menos llamativos de esta impactante peso medio.



FICHA TECNICA



MOTOR:

Cuatro cilindros en línea. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 65 x 45,2 mm. Cilindrada total: 599 cc. Potencia máxima: 100 CV a 11.500 rpm. Par máximo: 6,4 mkg a 9.500 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Cuatro carburadores Mikuni de 36 mm. Encendido electrónico. Arranque eléctrico. Batería de 12v.

TRANSMISIÓN:

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR:

Chasis perimetral en doble viga de acero de sección rectangular y motor autoportante. Subchasis trasero soldado. Basculante de acero de sección rectangular con monoamortiguador regulable en precarga de muelle e hidráulico. Horquilla telehidráulica de 41 mm., regulable en precarga. Doble disco flotante delantero de 290 mm. con pinzas de doble pistón. Disco trasero de 240 mm. con pinza de doble pistón. Llantas de aleación de tres brazos y 17". Neumático delantero 120/70 R 17. Neumático trasero: 160/60 R 17.

DIMENSIONES:

Longitud máxima: 2.110 mm. Ancho total: 725 mm. Alto total: 1.175 mm. Altura del asiento: 775 mm. Distancia entre ejes: 1.430 mm. Capacidad del depósito 17 litros.

PESO EN SECO: 195 Kilos.

A LA ÚLTIMA
El diseño de esta Suzuki es realmente espectacular. En algunos aspectos como las rejillas laterales recuerda a la Honda NR. Sin embargo, la RF sin llegar a tanta sofisticación tiene una acusada y efectiva personalidad.



PERSONALIDAD
Todos los detalles han sido cuidados al máximo para conseguir ser una nueva estrella en su categoría. Sin duda, una de las más competidas.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	7,5
CARRETERA	
A 100 km/h de crucero	6,2
AUTOPISTA	
A 130 km/h de crucero	12

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 231

ACELERACION (seg.)

De 0 a 400 m. 12



tro carburadores Mikuni, tipo Slingshot de 36 milímetros, la cadena de distribución central, el alternador situado tras los cilindros y un escape cuatro en uno terminado en un silencioso de acero inoxidable son otras características de este propulsor, que pregona una potencia de 100 caballos a 11.500 revoluciones y un par de 6,4 mkg a 9.500 vueltas.

Si pasamos al chasis nos encontramos aquí también con cambios radicales. En lugar del doble cuna de la GSX ahora tenemos un bastidor perimetral a «la última». Realizado en chapa de acero, es de sección cuadrada y su peso de 18 kilogramos. Una suspensión convencional con barras de 41 milímetros, delante, y un basculante de acero de sección rectangular, regido por una suspensión de progresión variable con un monoamortiguador, atrás, son lo menos novedoso técnicamente de toda la moto. Los discos delanteros son flotantes y muy generosos de diámetro, nada menos que 290 milímetros, con pinzas de doble pistón; también de doble pistón, pero contrapuestos, son los de la pinza del disco trasero.

El tercer punto de ruptura con el pasado es el de la estética. Aquí la Suzuki rompe esquemas y ofrece una línea agresiva, toda ella hecha de líneas largas y estilizadas que comprenden desde el afilado morro con el faro incorporado, los laterales con unas rejillas extractoras de aire muy espectaculares y, por fin, un no menos espectacular colín, generoso de dimensiones y de luces. El color rojo todavía ayuda más a resaltar ese aire deportivo y agresivo, mientras que la otra posible coloración, gris metalizado, le confiere un carácter más elegante. Por cierto que en ese rojo «sangre» recuerda nada menos que la Honda NR, el no va más motociclista... Los acabados son de calidad, pero se echa de menos un ribete que una el depósito con el chasis, a semejanza de lo que sucede en la parte lateral del colín. Los mandos son muy correctos pero el tablero de instrumentos carece de la personalidad de la que hace gala el resto de la motocicleta. Bajo el asiento del acompañante se pueden ubicar más objetos de lo que acostumbra a ser habitual y en el lateral izquierdo del carenado hay

una guantera útil, mientras no dejemos la moto sola.

Ahora ya es el momento de montarnos en la moto. La posición de conducción es muy cómoda, un compromiso entre deporte y turismo. En marcha lo primero que agrada es la manejabilidad de la RF en todo tipo de curvas de corto radio. La dirección es ágil y precisa. En los apoyos largos, taradas las suspensiones con cierta dureza, la moto gira con mucho aplomo, y en condiciones normales no es cuestión de ponerla en aprietos por mucho que se ataque. El conjunto suspensiones-chasis no merecen crítica y hay que darle un sobresaliente al freno delantero cuyo mordiente es excepcional en una moto de esas características.

En cuanto al motor, su subida de vueltas es progresiva, sin ahogos y franca desde las cinco mil revoluciones hasta el régimen máximo, pero en cambio es más perezoso a bajas vueltas, con lo cual es preciso ser precavido y anticipar reduciendo en ocasiones una velocidad.

El cambio contribuye a no penalizar, en absoluto, esta maniobra puesto que es rápido y preciso.



Con un precio de poco más de un millón de pesetas se pone en la línea de la Honda CBR, la dominadora en la cilindrada, con ella iguala también en prestaciones, pues es capaz de alcanzar los doscientos treinta kilómetros por hora, aunque ambas se ven superadas en precio y velocidad por la Kawasaki ZZR.

Suzuki ha tardado en presentar batalla en este segmento, que en su día puso de moda la «Kawa» GPZ y a la que han seguido las mentadas ZZR, Yamaha y Honda, pero una vez decididos, los hombres de Hamamatsu no se han quedado cortos.

Texto y fotos: José Luis Aznar

PRUEBA... MIGUEL TEY

MIGUEL TEY, vencedor de la Copa Suzuki del pasado año y protegido de Sito Pons, ha sido quien ha pilotado la moto para las fotos de este reportaje. Este barcelonés de 18 años quedó prendado de la RF: «Es una moto muy manejable y rápida en las curvas lentas, pero en las rápidas tampoco se mueve. Me han gustado mucho los frenos, el de delante es sensacional. En cuanto al motor, en altas va de «p... madre», pero lo encuentro un poco corto de bajos. El aspecto externo es también fantástico, es una de las motos más bonitas que existen actualmente en el mercado».



VOLANTE DEPORTIVO
Se empuña fácilmente gracias a su generoso grosor y está forrado en cuero; la única pega es que no es muy forrado en.

*La Televisión
y el Mundial de
Rallyes*

TVEO O NO TVEO

Como en tantos otros deportes, la televisión ha hecho posible contemplar desde casa las espectaculares evoluciones de Carlos Sainz, así como sus victorias en el Campeonato del Mundo de Rallyes con tan sólo apretar un botón.



UN escenario cambiante, desde las nieves del Montecarlo a la sabana africana, los saltos en la estepa finlandesa, los difíciles bosques ingleses o la magia del asfalto de la isla de Córcega, como marco de las rápidas, espectaculares y siempre agradecidas actuaciones de los pilotos de rallyes, hacen que esta especialidad del deporte del automóvil lo tenga todo para atraer la atención no sólo de los buenos aficionados, sino también del simple espectador.

Basta decir que en 1992, Juegos Olímpicos y Liga de fútbol aparte, la retransmisión del resumen del Rallye Cataluña-Costa Brava que realizó TVE 2 la noche del 11 de noviembre tuvo una audiencia de 11,5 millones de espectadores, la vigesimosexta en

importancia en programas deportivos, sólo superada por retransmisiones, como no, de fútbol (Copas Europeas y Selección Nacional) y por tres etapas del Tour de Francia y una del Giro de Italia de ciclismo, pero por delante de otros deportes como baloncesto, tenis, motociclismo o Fórmula 1. Casi nada.

Lamentablemente, en su misma belleza se encuentra el principal problema para su popularización. Su retransmisión en directo requiere tal cantidad y complejidad de medios, conexiones y radioenlaces para poder ofrecer un solo y único tramo cronometrado que apenas es posible rentabilizar la ingente inversión necesaria para ello. El máximo esfuerzo en ese sentido lo ha venido realizando la

Radiotelevisión Portuguesa (RTP), quien desde hace años ha venido ofreciendo varios tramos del Rallye de Portugal en directo con ayuda de helicópteros e innumerables unidades móviles, seguida a distancia por la BBC, antes de que la obligatoriedad de las denominadas «Superespeciales» facilitara a las distintas Televisiones de cada país organizador la retransmisión de las mismas.

Hasta 1991 cualquier televisión o productora independiente podía acceder sin más problemas a ofrecer a sus espectadores o clientes imágenes del Campeonato del Mundo de Rallyes. La imposibilidad de controlar la situación como en un circuito, al desarrollarse las distintas pruebas en un vasto territorio y en lugares pú-

DESPLIEGUE DE MEDIOS
Cubrir las necesidades técnicas de las distintas TV. y constructores supone el uso de importantes medios para el montaje.



bajo, alrededor de 1.500 dólares por término medio, o, simplemente, actuase «por libre» por su cuenta y riesgo para ofrecernos a todos las espectaculares imágenes del último título mundial de Carlos Sainz, ahora todo eso ha cambiado radicalmente.

Es decir, la ISC ha pasado a la forma ejecutiva. Hoy por hoy, los derechos internacionales de televisión son propiedad de la ISC y los nacionales, que eran del organizador de la prueba hasta hace bien poco, también. Por lo tanto, ningún equipo de televisión, a excepción de los que trabajan directamente para la ISC o para las televisiones que han comprado los derechos, está autorizado a filmar en los tramos cronometrados del Campeonato del Mundo de Rallyes. Además, esas televisiones están obligadas a emitir un mínimo de 20 minutos de todas y cada una de las trece pruebas del calendario. Los equipos de filmación contratados por

las marcas que venían suministrando imágenes gratuitamente a distintas televisiones, sólo podrán trabajar en las zonas de asistencia y podios de salida y llegada, teniendo acceso libre a las filmaciones oficiales ISC, según el acuerdo alcanzado por David Richards, patrón de Subaru, en representación de los Constructores. Las imágenes recogidas en privado o vía aérea no podrán ser utilizadas en antena y todas las personas que violen estas reglas incurrirán en proceso judicial por ofensa a la organización de la prueba... Para la obtención de imágenes y para proveer de las mismas a todos sus clientes, la ISC, carente de la infraestructura técnica y humana necesaria, ha contratado este año una empresa italiana, Rallye Marketing, dirigida por Renzi Magna-



ni: «Rallye Marketing dispone en cada prueba del Mundial de cuatro operadores, tres equipos de montaje, dos montadores, un periodista-coordinador y un coordinador logístico para satisfacer estas necesidades». Fuerzas a las que se añaden las de la televisión nacional, que ostenta los derechos en cada país y algún equipo ISC/FOCA. El resto, es decir, las televisiones extranjeras que también han pagado esos derechos, sólo pueden enviar sus periodistas, pero ningún cámara para personalizar sus reportajes, debiendo echar mano de los operadores ISC para las entrevistas.

Si una emisora de TV no ha pagado los derechos en su país sólo puede tener acceso a las imágenes ISC 3 días después, pasando por caja, o contentarse con los tres minutos diarios que la empresa británica debe ofrecer obligatoriamente a Eurovisión.

En España, TVE ostentaba los derechos hasta este año, al tener con-

tratados los correspondientes a la Fórmula 1. Sin embargo, la Dirección de Deportes no estuvo demasiado interesada en el Campeonato del Mundo de Rallyes, a pesar de disponer de imágenes suministradas por Toyota al término de cada prueba. Por ello, Antena 3 TV, empresa del grupo Banesto, patrocinador de Carlos Sainz, se decidió a comprar los derechos del Mundial de Rallyes para España, dejando las negociaciones en manos de Dorna, empresa también ligada a Banesto, que mantiene lazos con Bernie Ecclestone como poseedora de los derechos de imagen del Campeonato del Mundo de Motociclismo. Unos derechos que han venido a costar cerca de 50 millones de pesetas. Para Manu Sánchez, periodista de A3 TV: «Es el comienzo de una nueva etapa, en



ciante la idea es totalmente viable, ya que sabe que las imágenes van a ser buenas y sabe dónde van a salir y cuándo, porque cuando una TV paga se ve obligada a sacarle beneficio a ese tema y a darle un seguimiento».

En Italia, por el contrario, existe otra fórmula, según nos cuenta Renzo Magnani: «La CSAI, la Federación italiana, ha adquirido de la ISC los derechos televisivos para nuestro país. Estos derechos no se dan en exclusiva a nadie, sino que se otorgan a la RAI, Tele Montecarlo, Fininvest (Berlusconi) y a las privadas que lo piden. La CSAI les da también las imágenes



DISTINTOS MOMENTOS
A la espera de la llegada del primer coche, las compañías pueden ser muy distintas. Claudia Peroni, en el centro, entrevistando al unísono a Aghini y a Biasion.



de todo el Campeonato del Mundo a cambio de unos espacios publicitarios. A la RAI, por ejemplo, enviamos quince minutos diarios ya montados vía satélite y el periodista pone los comentarios personalizándolos.

En 1992, la RAI emitió casi veinticuatro horas de pruebas del Campeonato del Mundo con este sistema, mientras que en el 89 apenas dieron 45 minutos. Antes la RAI sólo seguía los rallyes de Montecarlo y el Sanremo, el resto no le interesaba. Ahora estas dos pruebas se las damos gratis, pero también tienen que emitir el resto. Es el inicio, existirá algún problema, pero había que reglamentar la situación».

Para Claudia Peroni, responsable de Grand Prix, de Italia 1: «El material es bueno y estoy satisfecha, pero ahora las imágenes son iguales en todas las televisiones. Sin una cámara propia me encuentro sujeta al programa del operador ISC y como no puedo prever qué pasará me encuentro en situaciones como el vuelco de Carlos en Portugal, donde no pude ir a su encuentro por falta de esa cámara. Se ha creado una situación algo confusa». Una situación en la que el principal perjudicado va a ser el Campeonato del Mundo de Rallyes. Tanto organizadores, que ya no ven un duro o espacios publicitarios a cambio de esos derechos, como anunciantes, que sólo ven reflejado su producto en una TV, que no es precisamente la de mayor audiencia, se ven perjudicados por el sistema implantado por la ISC, en el que sólo cuentan los beneficios económicos del Sr. Ecclestone. La emisión de imágenes propias del Rallye de Portugal por la cadena privada portuguesa SIC ha creado los primeros conflictos, donde incluso se ha evocado el artículo 37 de la Constitución lusa y su apartado de Derechos Fundamentales para ejercer el derecho a la información de un acontecimiento público como la prueba portuguesa.

Todo ello sería interesante de mirar ante los Tribunales, toda vez que, primero, las carreteras de cualquier país son públicas y no se puede impedir a nadie el acceso a las mismas. Una situación en la que son muchos los perjudicados y pocos los beneficiados y de la que esperamos siga saliendo a flote el principal interesado, el Campeonato de Rallyes. ○

Nigel Mansell

**BATIR
RECORDS**

Nigel Mansell, actual campeón del mundo de la Fórmula-1, ha afrontado esta temporada en la Fórmula-Indy un reto importante. El paso que ha dado no está exento de riesgo aunque de momento todo le vaya sobre ruedas.

POR ahora, tras su victoria en Australia, en la primera carrera del campeonato, ya es líder provisional de la Fórmula-Indy. Ha entrado con buen pie, triunfando, rompiendo records. La próxima carrera, en el circuito oval de Phoenix es su examen definitivo. Si supera la primera cita en una pista de este tipo, que nadie dude que el piloto británico optará al título americano. Sus esperanzas de hacer historia están bien fundamentadas.

El objetivo de Mansell, aunque no lo confiese abiertamente, es ganar el campeonato de la Fórmula-Indy en su primera temporada, convertirse en el primer piloto que logra el triunfo, de manera consecutiva, en las dos grandes especialidades del automovilismo en circuitos.

P - ¿Cómo afronta el año después de la victoria en Australia?

R - «Que nadie piense que voy a pasearme en la F-Indy. Esto acaba de empezar y habrá muchas dificultades. Es mejor concentrarse en cada paso y dejar que las cosas vayan sucediendo».

P - ¿Y qué puede pasar en Phoenix?

R - «Voy allí dispuesto a aprender, a trabajar. Sé que todavía no me he adaptado al cien por cien a la F-Indy. Mi mentalidad es totalmente abierta y quiero hacerlo lo mejor que pueda. Seré feliz si puedo estar en un nivel razonablemente competitivo. Si no es así, nos tocará trabajar más duro».

P - ¿Añora la Fórmula-1?

R - «Para mí la F-1 ya es historia. Cada cosa tiene su momento. Cuando me decidí por la Fórmula-Indy mu-



Que nadie piense que voy a pasearme en la F-Indy. Esto acaba de empezar.



cha gente me apoyó y me ayudó a conseguirlo. Han trabajado mucho para mí. Ahora estoy aquí y hasta que termine mi contrato no quiero hablar de otra cosa. Aunque nunca se sabe qué pasará en el futuro, estoy totalmente concentrado en lo que hago ahora y la posibilidad de contactos con alguien de la F-1 es nula».

P - Pronto llegará la gran cita de la temporada, las 500 millas de Indianápolis. ¿Cómo va a afrontar esa auténtica prueba de fuego?

R - «Dentro del Campeonato no deja de ser una carrera más. Pero individualmente, cuando llegue el momento, será la más importante. No se trata de saber si Indianápolis es la carrera más grande del mundo, comparándola sobre todo con la F-1. Particularmente, sólo la veo como una más que reparte el mismo número de puntos que las otras. Ni siquiera he estado allí todavía».

P - Una vez ya ha podido comprobar cómo se comporta un coche de F-Indy en condiciones de carrera, ¿cuáles son las principales diferencias que destacaría respecto a un monopla de F-1?

R - «El coche es más pesado y esto provoca algunas limitaciones en el pilotaje. Físicamente el esfuerzo que hay que hacer en una carrera de F-Indy es muy grande. Además, los frenos son de acero, no de fibra de

carbono, el motor turbo es un poco más potente y más progresivo acelerando. En las curvas tienes que ser más preciso porque el tiempo de respuesta es más pequeño. Y los muros están muy cerca. Otras cosas diferentes son el cambio de marcha manual y también el tema de los repostajes. Las carreras son más tácticas, aunque por lo que vi en Australia también muy limpias y sin ninguna artimaña».

P - Con todas estas cosas nuevas, ¿a qué nivel cree que está?

R - «Dentro del equipo Newman-Haas estoy cómodo al cien por cien. Estoy en un gran equipo que trabaja muy bien para que mi inexperience se note lo menos posible. A nivel personal hay apartados en los que estoy sólo al 30 ó 40 por ciento. Pero en general, contándolo todo, yo diría que estoy aproximadamente al 85».

P - En cuanto a sus nuevos rivales, ¿qué puede decir?

R - «No se puede menospreciar en absoluto la calidad de los pilotos que disputan la F-Indy. Algunos de ellos son legendarios como el caso de Emerson Fittipaldi o Mario Andretti. También el resto son muy buenos. Todo ello hace que cada carrera de Indy pueda ser ganada por 20 ó 25 pilotos, algo impensable en la F-1 donde la lucha por la victoria se reduce a dos».

P - Como puede comprobarse por estas manifestaciones, Mansell se ha convertido en los últimos meses en el gran defensor de la F-Indy. Tiene que justificar su elección, el hecho de haber dejado la F-1. Por supuesto, después de la primera experiencia las conclusiones del piloto británico no pueden ser si no positivas. Después del Gran Premio de Australia, de su boca sólo salieron elogios.

R - «Hacía mucho tiempo que no me divertía tanto. Eso es lo que más me sorprendió, y a la vez, me supuso una gran alegría. Una de las razones que me hicieron abandonar la F-1 fue el mal ambiente. Elegí la F-Indy para continuar porque me habían asegurado que allí había una relación más distendida. En Australia durante todo el fin de semana y durante la carrera me lo pasé muy bien».

P - La primera experiencia en F-Indy fue, por tanto, positiva pero también le sirvió a Mansell para darse cuenta que esta temporada no será un paseo, que hay muchos detalles que tiene que ir conociendo poco a poco hasta adaptarse completamente a esta competición, diferente a la que él estaba acostumbrado. El propio piloto inglés reconoce que aún hay cosas que pulir.

R - «En Surfers Paradise me di cuenta que todavía me hace falta mucho que aprender para estar cómodo en la F-Indy. Por ejemplo, en la salida perdí toda la ventaja de mi *pole-position* por falta de experiencia. Me habían dicho que el *pace-car* se apartaría después de la última vuelta de calentamiento pero cuando llegó el momento estaba demasiado cerca. Tuve que frenar y Fittipaldi, Gordon y Tracy lo aprovecharon para adelantarme rápidamente. La carrera había empezado, tragué saliva y tomé buena nota para la próxima vez: ya sé que tengo que ir más lejos del *pace-car*. Esto no volverá a pasarme».

P - Además de experiencia, Mansell logró en la carrera de su debut en la F-Indy, en Australia, un éxito sensacional y un prestigio enorme entre sus rivales y entre los aficionados. Además, sin duda, habrá supuesto un alivio porque si hubiera cosechado un mal resultado, le hubieran llovido las críticas. Precisamente por eso, ¿cómo valora un hombre que ha ganado 30 grandes

premios de F-1 su primer éxito en la F-Indy?

R - «El triunfo en Australia fue fantástico, una de mis mayores victorias y uno de los días más felices de mi vida. Cuando acabó la carrera me sentí orgulloso, privilegiado y feliz. Además, me lo pasé muy bien».

P - ¿Con su victoria, superó sus propias expectativas?

R - «En las carreras hace tiempo que supe que no se tienen realmente expectativas. Simplemente haces tu trabajo lo mejor que sabes y después que pase lo que tenga que pasar. Mi único objetivo es concentrarme en mejorar».

P - Después de las dos horas de carrera en el circuito urbano de Surfers Paradise, Mansell se subió al podio cojeando de su pie derecho, operado este invierno. ¿Qué tal se encuentra de su lesión?

R - «Antes de empezar el fin de semana estaba muy contento porque era la primera vez en los últimos años que afrontaba la temporada sin ninguna lesión. Sin embargo, una vez en carrera, las últimas 25 vueltas fueron muy duras. El pie de-

GENTE SOBRE RUEDAS



No me ha sorprendido el dominio de Prost. Creo que podría ser superior.

recho se me dormía resentido de la operación a que me sometí este invierno, y encima tuve que controlar mucho el depósito de gasolina, porque terminé la carrera casi sin combustible. Pero aun así, confío que la lesión no me moleste más».

P - Evidentemente, es imposible hablar con Mansell y no hacerlo de su antiguo ambiente, la F-1. El actual Campeón del Mundo tiene muy claro lo que va a pasar este año.

R - «No me ha sorprendido el do-

minio de Prost. En realidad creo que su ventaja es incluso mayor que la que ha demostrado. El Williams de esta temporada debe ser un segundo y medio más rápido que el que yo conducía la temporada pasada. Mi opinión es que la F-1 no tiene color».

P - ¿Y qué pasa con Senna?

R - «¿Quién es ese?»

Y se queda tan ancho. Así es Mansell. En la F-1 o en la F-Indy. Genio y figura.

Paco Latorre



Dentro del Campeonato, Indianápolis no pasa de ser una carrera más.

¡¡ GRAVES POR UN TUBO !!



Ahora, ya puedes superar, de manera definitiva, el sonido original de tu actual equipo de car-audio. Mótate uno de los genuinos **Subwoofers Toobz PYLE**. Una categoría única de altavoces que reproducen de forma excepcional, todo un torrente de frecuencias graves, creando una alucinante sensación de volumen en el interior de tu automóvil. Prácticamente sin instalación y fácil de transportar. Cambia de sonido, sin cambiar de equipo con los auténticos **Subwoofers Toobz PYLE**. Seguro que nunca has oído nada igual.

Subwoofers Toobz PYLE: ¡¡ Graves por un tubo !!

PYLE
Subwoofer Systems



Made in U.S.A.



Rallye Corte Inglés

TRELLES COGIO SU FUSIL

El Campeonato de España comenzó, como viene siendo tradicional, con el Rallye El Corte Inglés, pero la prueba canaria reúne algunas peculiaridades que apenas han dejado ver los hilos argumentales de una temporada que se presenta compleja. Y mientras se discutía si eran galgos o podencos, Gustavo Trelles se apuntó una victoria más que añadir a su vasto palmarés.

COMO muchos de nuestros lectores ya saben, este año, el Campeonato de España de Rallyes estrena normativa. Se han prohibido los coches del grupo A con los que se disputan las pruebas del Campeonato del Mundo y sólo se permiten los llamados «F2», coches de 2 litros máximo de cilindrada, sin turbo y con tracción en un único eje.

La Federación Española de Automovilismo tomó esta decisión para abaratar la participación en el certamen y con la esperanza de implicar a un mayor número de equipos oficiales. Pero a la hora de la verdad, sólo veremos a tres coches inscritos: el Peugeot 309 con Borja Mora





DEPORTE

completaban la lista de inscritos, ofreciendo al menos algunos alicientes a los espectadores. Estos tres hombres eran Ricardo Avero (Mitsubishi Galant), José María Ponce (Ford Escort Cosworth) y Carlos Alonso Lamberti (Nissan Sunny). El plantel lo completaba Alister McRae, el hermano menor de Colin, piloto oficial de Ford, con un Sierra de 2 ruedas motrices y un generoso

grupo de coches del grupo N (de serie), entre los que destacaban Antonio Ponce, Gregorio Picar y el británico Gwyndaf Evans, los tres sobre Ford Sierra Cosworth.

El rallye, en dos duras etapas, iba a permitir despejar algunas incógnitas: la lucha por la cabeza y la jerarquía de los F2. En cuanto a lo primero, desde los compases iniciales se ponía de manifiesto la supe-



ESPECTÁCULO GARANTIZADO
Lo que nadie podrá discutir es la espectacularidad de los nuevos F2, ahora conducidos por pilotos de primera división. Kiko Cima se alzó con la victoria gracias a la mayor fiabilidad mecánica de su Clio.

tal, el Astra GSi de Luis Climent y el Renault Clio de Kiko Cima.

La prueba canaria es también puntuable para el Campeonato de Europa de la especialidad, por lo que la participación con los «verdaderos» grupos A no podía ser evitada, aunque estos coches no tomen ni bloqueen puntos para el campeonato. Por ello, en El Corte Inglés tomaban la salida tres Lancia Integrale HF para Trelles, Monzón y el italiano Enrico Bertone; el primero de ellos, buscando entrenarse con el coche de la Jolly de cara a su segura participación en varias pruebas del Campeonato del Mundo (su próxima cita es el Rallye Acrópolis). Luis Monzón, con el tradicional coche de la Escudería Grifone con el que disputará el Campeonato insular, en el que sí están autorizados a participar estos coche. Bertone, acudía a Las Palmas buscando puntos para el Campeonato Continental. Otros tres pilotos canarios,



VICTORIA DE PICAR EN GRUPO N
Tras pelearse durante la mayor parte del rallye con Antonio Ponce, Gregorio Picar se alzó con el tercer puesto absoluto y primero entre los coches de serie.



BERTONE AL EUROPEO
La mayor preocupación del italiano Enrico Bertone era la de sumar puntos para el Campeonato de Europa, conservando su mecánica en las mejores condiciones. Lo logró con creces, alcanzando la segunda plaza del podio.

rrioridad de los Lancia, si bien es verdad que Ricardo Avero imponía su Mitsubishi en el primer tramo. Pero pronto las bajas iban a dejar diezmado el pelotón de cabeza. El Mitsubishi de Avero perdía un pasador de la cruceta de la transmisión central en una parte del recorrido en la que estaban prohibidas las asistencias, quedando fuera de carrera en el segundo tramo. Si las limitaciones de asistencias tienen unas ventajas también tienen algunos inconvenientes. En el siguiente tramo, cuando el Rallye no estaba más que en los aperitivos, lo deja Carlos Alonso Lamberti, quien con su precioso Nissan del grupo A, se sale de la carretera. Hasta entonces, había marcado unos tiempos más que interesantes, cediendo tan sólo 6 segundos en el primer tramo.

Por si estas bajas fueran pocas, en el siguiente tramo abandona Luis Monzón, que estaba empatado con Trelles en el primer puesto. Es la

DEMASIADO PESO
El Astra de Luis Climent era el F2 más pesado del lote. Incluso mantiene los sistemas de elevadores hidráulicos, que sólo sirven para carreras en circuito.



EL PEQUEÑO DE LA SAGA
Allister McRae llevó su Sierra hasta el sexto puesto, preparando su carrera mundialista.

CANARIOS SIN SUERTE
Ni Avero (primer líder), ni Ponce pudieron terminar la prueba de su tierra.

segunda vez consecutiva que Monzón abandona estando en cabeza de este rallye. Estos tres abandonos, más algunos problemas de adaptación de Ponce a la caja de siete marchas del Escort, dejan solo en cabeza a Trelles, que no tiene que ocuparse más que de controlar al otro Lancia de Bertone y ambos más preocupados del desgaste de los neumáticos, que en correr. Las limitaciones de ruedas que se han impuesto en las pruebas del Campeonato de España las sufren también quienes participan con los verdaderos grupos A, claramente

perjudicados. De hecho, horas antes de la salida, Trelles y Monzón presentaban una propuesta a los organizadores para aumentar hasta 28 el número de ruedas que podían utilizarse, ya que el reglamento no autorizaba más que 20. Esto originaba un promedio de cerca de 65 kilómetros de tramo por neumático, claramente insuficiente para un verdadero grupo A, lo que puede comprometer seriamente la seguridad de los pilotos y de los espectadores. Pese a una amenaza solapada de plante, la situación se controló y los pilotos tomaron la salida, manteniéndose en 20 el número de ruer-

das que podían utilizarse. Otra laguna más de la nueva reglamentación, que debería revisarse. Con la cabeza rodando con tranquilidad, lo más emocionante de la prueba estaba en la pugna entre los F2. Sin ningún género de dudas, Moratal era el más rápido. Kiko Cima definía la situación con mucha claridad: «Mi coche -el Clio- tiene el mejor chasis, el Opel, el mejor motor y el Peugeot es un compendio de los dos, pero ganará quien muestre mayor fiabilidad mecánica». Sin grandes problemas de neumáticos, los tres coches se lanzaron desde el primer tramo a una fuerte



CLASIFICACIONES

1º Trelles-Del Buono (Lancia Delta Integrale HF), en 3 horas, 22 minutos y 54 segundos; 2º Bertone-Ghiappon (Lancia Integrale HF), a 2'07"; 3º Picar-Castro (Ford Escort Cosworth grupo N), a 7'47"; 4º Cima-Martínez (Renault Clio), a 9'53"; 5º Climent-Muñoz (Opel Astra GSi), a 10'04"; 6º McRae-Petterson (Ford Sierra Cosworth) a 16'25"; 7º Guixeras-Del Barrio (Peugeot 309 GTI grupo N), a 24'16"; 8º Vallejo-Vallejo (Peugeot 309 GTI grupo N), a 24'57"; 9º Ojeda-Lorenzo (Honda Civic), a 25'51"; 10º Cathers-Noble (Ford Sierra Cosworth grupo N), a 26'01"

ABANDONOS

TC-3, Lamberti (Nissan), accidente. TC-4, Avero (Mitsubishi), transmisión. TC-4, Luis Monzón (Lancia), dirección. TC-6, Evans (Ford), motor. TC-16 J.M. Ponce (Ford), embrague. TC-21 Moratal (Peugeot), bomba de engrase. TC-22 A. Ponce (Ford), caja de cambios.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Trelles	16	7	3	-	-	-
Bertone	8	14	2	1	-	-
Ponce	2	6	8	1	2	1
Avero	1	-	-	-	-	-
Picar	1	-	2	4	5	8
Cima	-	-	3	6	1	2
Climent	-	1	3	1	1	1
McRae	-	-	-	1	2	3
Moratal	-	-	3	1	1	6
Monzon	-	3	-	-	-	-



GUIXERAS SE IMPUSO ENTRE LOS ASPIRANTES AL DESAFÍO
Excelente la lucha entre David Guixeras (9 en la fotografía) y Sergio Vallejo, por ganar los puntos del Desafío Peugeot, que debe decidirse entre ambos.

lucha, que les llevaba a superar a los más rápidos grupo N, entre los que Antonio Ponce y Gregorio Picar eran los más veloces. El piloto de Peugeot, con una conducción muy eficaz, superaba a Cima, en cuyo coche -que estrenaba un motor de 195 caballos- se habían llevado a cabo unos reglajes de suspensión muy acertados, bajo la atenta dirección del técnico francés Puchelon. Luis Climent estaba algo más retrasado, falto de adaptación a su nuevo Astra, que también era el coche más pesado del lote. Pero la alegría de Moratal no era completa porque a mitad de la se-

gunda etapa, falla la bomba de engrase y prefiere retirarse antes de arruinar su motor, dejando la victoria en manos del asturiano quien no puede evitar verse superado por el más rápido de los coches de serie, el de Gregorio Picar, quien superaba a Antonio Ponce antes incluso de que éste tuviese que abandonar con la caja de cambios fuera de uso. Poco tiempo antes le había imitado su hermano José María, quien, ya más habituado a su nueva montura, iniciaba un tímido intento de luchar contra Trelles, pero un fallo de embrague le dejaba en la cuneta. No mucha más historia tiene esta

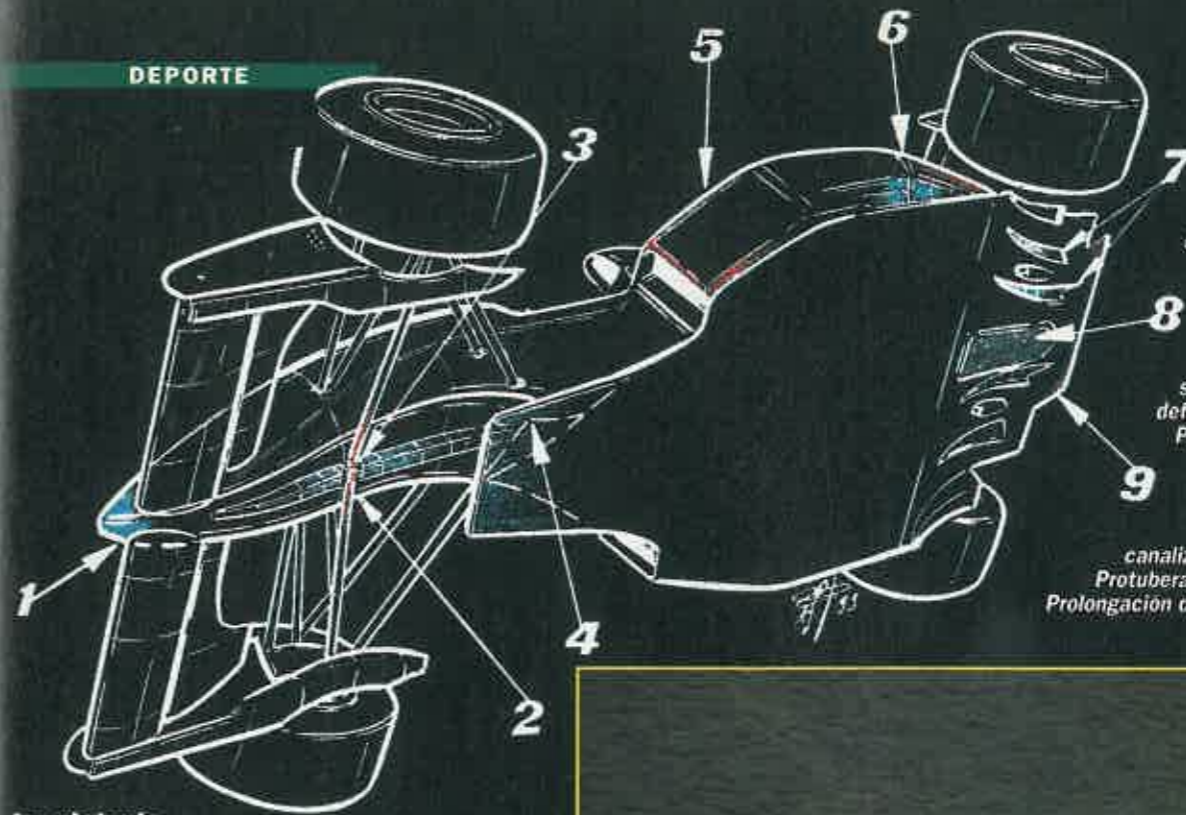
edición del El Corte Inglés. Mencionar la victoria de David Guixeras en el Desafío Peugeot, quien a lo largo de los dos días peleó con el gallego Sergio Vallejo, poniendo de manifiesto que serán estos dos los máximos candidatos al triunfo final en este campeonato monomarca. **○ José María Cernuda**
Fotos: Ramón Rodríguez

ACABAR ANTES
Ni Moratal en su regreso a Peugeot, ni Lamberti en el debut del Nissan lograron acabar la prueba.





DEPORTE



LOS SECRETOS DEBAJO
 1- Inclinación del morro similar al Concorde. 2- Nervadura de protección aerodinámica del anclaje de la suspensión. 3- Anclaje de la suspensión. 4- Punto de deflexión aerodinámica. 5- Pontones similares a los del MP4/7-1992. 6- Perfil posterior similar al de Williams. 7- Timones de canalización aerodinámica. 8- Protuberancia para el cambio. 9- Prolongación del perfil extractor final.

La victoria de Ayrton Senna ha sido una combinación de talento y suerte. A pesar de la escasa competitividad del McLaren MP4/8, se ha logrado un resultado inesperado. De no haber ocurrido el accidente de Prost, el desenlace hubiese sido memorable.

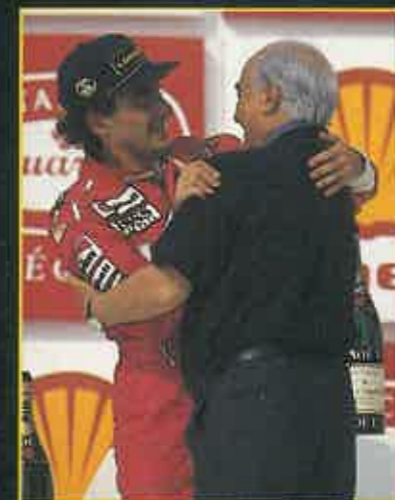


Gran Premio de Australia de Fórmula 1

MAGIC SENNA: SUERTE Y MAGIA



LLEGÓ SU AMIGA
 El abandono de Prost abrió las puertas a la victoria de Senna. El abrazo de Juan Manuel Fangio fue el mejor regalo para celebrar su segunda victoria en Brasil.



Gigi Corbetta
 Fotos: Photo 4

CUANDO la tecnología llega a su máxima expresión, deshumaniza todo lo que la rodea, y convierte lo más excitante en un hecho aséptico tan inerte como un transistor, y sólo la fatalidad del destino puede variar el pragmatismo de su planteamiento.

En estos momentos, la Fórmula 1 se rige por una dictadura tecnológica, resultado de no haber sabido controlar la desmesurada imaginación de los ingenieros, que sin saberlo, han convertido a los pilotos y



EL MOMENTO DE LA VERDAD
Damon Hill no pudo aguantar el acoso de Senna. A partir de ese momento nadie pudo con su impetu.

a ellos mismos en esclavos de una desahogada búsqueda tecnológica, camino de ninguna parte.

La víctima principal de tan desahogada carrera, es el equipo McLaren, y en consecuencia ese inigualable e irreplicable piloto llamado Ayrton Senna, que contesta al apodo de «Magio» en la escena del Gran Circo.

Frente a la inalcanzable hegemonía de Williams, que goza de una ventaja tecnológica estimable en un lustro respecto a sus rivales, Ron Dennis, «Deus ex machina» de

McLaren, eligió el camino de la más sofisticada electrónica para encauzar a sus coches en la senda de la competitividad. Sin embargo, hasta la fecha la realidad parece demostrar que no ha sido un acierto.

Al margen de la estructura automovilística y aerodinámica realizada por Neil Oatley en el MP4/8, se ha enfocado su comportamiento en base a un control total del monoplaza por medio de elementos electrónicos, que en teoría deben conferirle una facilidad de manejo

singular, y al mismo tiempo un comportamiento impecable sobre cualquier circuito. Sin lugar a dudas, el reto que se ha impuesto TAG es admirable, por el contrario, Udo Züker, máximo responsable del proyecto electrónico, alega que se precisan algunos años de ensayos hasta alcanzar el nivel deseado.

A la vista de tan dudoso panorama, el primero que desconfía de un inmediato alcance de competitividad es Senna, que, embriagado de gloria y borracho de ganas de triunfo, se encuentra en el difícil trance

de llegar a un acuerdo periódico con Dennis para disputar cada Gran Premio, con la esperanza latente que de pronto el MP4/8 le permita luchar codo con codo con su enemigo particular: Alain Prost.

Según confidencias secretas hechas por un destacado miembro de McLaren a Motor 16, se ha sabido que la filosofía tecnológica del coche de Senna, consiste en que todos los elementos activos del monoplaza están regulados por una coordinación electrónica que optimiza el comportamiento. De hecho,



PRECISIÓN Y GLORIA
Senna preparó minuciosamente la puesta a punto de su monoplaza. Al final pudo saborear las mieles de la victoria y sentirse aplaudido por una muchedumbre que dellaba.



A L F I N A L S E Q U I E R E N

Si se analiza la conducta de los pilotos de Fórmula 1, se llega rápidamente y sin dudas a la conclusión que son como los leones en manada. Cuando se trata del reparto de las pizanzas deportivas, se tiran a degüello

ven Michael Andretti no fue a parar entre el público de la tribuna.

A pesar del considerable susto, y todavía bajo los efectos del «shok», salió rápidamente de su McLaren destruido, tal y como lo hizo antaño el gran



sin miramiento; luego, se lamen las heridas, se abrazan y se quieren. En el fondo, todo parece una farsa entre corredores demoniacos con alma infantil.

Sin ir más lejos, la maniobra que Gerhard Berger articuló en la salida del Gran Premio de Brasil, estuvo a punto de teñirse de luto, y de carambola el jo-

Gilles Villeneuve del Ferrari 312, y se apresuró a ver qué le pasaba a su «agresor», que se había quedado en el habitáculo del monoplaza sin dar señales de vida.

Es el caso de preguntarse si Senna y Prost hubiesen actuado igual, y sobre todo con la misma sinceridad.

INTERLAGOS EN BREVE



EL ÚLTIMO SUSPIRO
Ya en los últimos G.P. de la pasada temporada daba síntomas de una situación paupérrima.

◆ **EL EQUIPO MARCH**, agobiado por múltiples problemas económicos de difícil solución, ha tomado la determinación de abandonar definitivamente la Fórmula 1. A raíz de esta determinación, los coches inscritos en el actual Campeonato del Mundo son veintidós, y según el artículo cuarenta y seis de la FIA, solamente veinticuatro coches han podido tomar la salida.

◆ **POR RAZONES TODAVIA POCO CLARAS**, se produjo un tiroteo en las cercanías del Hotel Intercontinental de Sao Paulo, lugar en el que se hospedaban la mayoría de los pilotos de F1. Por lo visto, los disparos fueron

efectuados por dos jóvenes desde un coche lejano, y los impactos de bala fueron a parar contra un árbol del jardín del hotel. Sin haber podido discernir el motivo del atentado, pilotos y técnicos manifestaron su preocupación a los organizadores del Gran Premio.

◆ **ADÉMÁS DEL PROYECTO** relacionado con la construcción de un circuito oval en el interior del recinto de Silverstone, hay también rumores de que el tramo de Jacarepaguá se puede convertir en una pista de alta velocidad para carreras de Fórmula Indy, y probablemente también de F1. Al mismo tiempo, hay indicios sobre la posibilidad de convertir también el

circuito Hermanos Rodríguez de Ciudad de México, en otro autódromo de pista oval con vista a carreras de la Indy.

◆ **COMO ES COSTUMBRE**, la polémica se vive con facilidad sobre la escudería Ferrari, con noticias entrecortadas en la mayoría de los casos. Sin embargo, se ha sabido que Piero Ferrari, heredero del Comendatore, ha incluido la posibilidad de abandonar Ferrari, sociedad de la que posee el diez por ciento de las acciones, y asociarse a los hermanos Castiglioni para comprar Lamborghini F1 y lo que queda de Fondmetal. La finalidad de todo esto, sería la creación de una nueva escudería de F1. Todo es posible.

◆ **EN UNA CARRERA DE BICICLETAS** organizada en el circuito de Interlagos y



JARI LEMM
Al final el piloto finlandés resultó mejor como ciclista que como piloto.

reservada a pilotos y técnicos de la Fórmula 1, ha resultado ganador el piloto finlandés Jari Lemm, que logró imponer su forma física con gran ventaja a todos sus rivales.

◆ **PARA IVAN CAPELLI** el Gran Premio de Brasil es cirónimo de amargura. Al haberse retirado el equipo March, el reglamento actual prevé admitir sólo a los veintidós mejores clasificados, y en consecuencia, el italiano Ivan Capelli quedó descalificado. En relación a lo ocurrido, Eddie Jordan descartó totalmente la posibilidad de que el experimentado piloto belga Thierry Boutsen pudiera ocupar el puesto del piloto italiano.

JACAREPAGUÁ OVAL
Cabe la posibilidad de que el circuito de Río de Janeiro se convierta en escenario de la Fórmula Indy.



las suspensiones activas se adaptan constantemente a la calidad del asfalto y a la clase de trazado, todo ello, en base a la forma de conducir del piloto, a la progresiva degradación de los neumáticos y a la pérdida de peso por el consumo de la gasolina. Si el monoplaza pisa con las ruedas del lado derecho un tipo de asfalto diferente al del otro lado, el control electrónico regula las suspensiones en cuestión de milésimas de segundo, y equilibra la tracción del diferencial. En teoría, el MP4/8 es el único coche dotado de sistema automático para regular las suspensiones en un circuito cuya mitad del trazado esté mojado.

A diferencia del Williams FW 15C, el McLaren puede variar cualquier combinación en la selección de las velocidades, y en plena aceleración, se estiran las marchas en base a la motricidad del coche y al estado térmico del motor. Si en un adelantamiento es necesario solicitar al máximo el motor, TAG ha equipado al Ford Cosworth HB Serie VII, con un dispositivo electrónico que permite llegar al máximo de las posibilidades en relación a su estado mecánico.

SOLO EN APARIENCIA

Sin embargo, el gran dilema de Senna estriba en el hecho que todas esas ventajas teóricas llegan a la práctica sólo en parte. Si la gestión electrónica que condiciona la totalidad del monoplaza fuese perfecta, probablemente el MP4/8 sería el mejor monoplaza del momento; por el contrario, ocurre que la conexión entre orden electrónica y reacción mecánica no están acompañadas, y de pronto, el coche del mágico brasileño se convierte en un diabólico aparato inconducible.

Concretamente en Kyalami, se demostró que su paso por curva era sorprendentemente rápido, incluso superior a Williams, pero se trataba de una competitividad momentánea. Con el paso de los kilómetros, la homogeneidad del comportamiento mermaba paulatinamente hasta sucumbir al acoso de los Benetton Ford.

A pesar de encontrarse en semejante «berenjena», Senna aceptó disputar el Gran Premio de Brasil,

E L O D I O Y L A C O D I C I A

QUE se recuerde, no existe en los anales de la Fórmula 1 una rivalidad tan visceral como la que se ha desarrollado entre Ayrton Senna y Alain Prost. Su enfrentamiento va más allá del entendimiento o de la rivalidad deportiva, porque en el fondo, anida en el rencor y ha generado esa mala hierba llamada odio. Sin Senna, la carrera del Profesor hubiese llegado a su epílogo de forma cómoda y placentera, ya que Niki Lauda sólo le importunó al principio; y al mismo tiempo, desde 1988 la vida deportiva de Senna hubiese seguido los cauces lógicos y propios de un piloto tan incontestable. Sin embargo, la presencia de ambos en la F1 se ha convertido en una riña sórdida que parece durar cien años.



1990, Septiembre: Durante la rueda de prensa del Gran Premio de Italia, Senna y Prost se concilian con un simbólico apretón de manos.

1990, Noviembre: Prost (Ferrari) 5 victorias y 71 puntos. Senna 6 victorias y 78 puntos. Senna chocó intencionadamente contra Prost en la misma chicane de Suzuka. El accidente favoreció a Senna que alcanzó el Campeonato del Mundo.

1988: Prost 6 victorias y 87 puntos. Senna 9 victorias y 90 puntos. Prost acusó a Honda de favorecer a Senna con mejores motores.

1989: Prost 4 victorias y 60 puntos. Senna 6 victorias y 76 puntos.



Ambos chocaron en la chicane de Suzuka durante una carrera memorable. La Fisa descalificó a Senna por volver a pista acortando el trazado.



1992: Prost no participa en el campeonato del Mundo, y se le acusa de obstaculizar la entrada de Senna en el equipo Williams.



1993, Kyalami: Senna y Prost vuelven a conciliarse simbólicamente con un apretón de manos en la sala de prensa. En el podio Senna se resiste a felicitar a Prost por la primera victoria de la temporada.

LAS DIVINAS PALABRAS

Max Mosley. (Presidente de la Fisa). La falta de claridad y coherencia en muchas declaraciones, crean desconcierto entre los participantes de la F1. Prueba de ello, es que el Presidente de la Fisa se ha contradicho en dos declaraciones hechas públicas con ocho meses de intervalo:

Junio 1992. -Hay que permitir a la electrónica que cumpla su cometido. Por medio de ella, se logra controlar todas las funciones de un monoplaça. por ejemplo, el cambio semiautomático no ha restado espectacularidad a la F1; de hecho, es más barato que uno de serie, no resta potencia, y cansa menos al piloto. Incluso las suspensiones activas sirven como banco de pruebas para los coches de serie.

25 Febrero 1993: Sin lugar a dudas, los controles electrónicos exhaustivos en un monoplaça encarecen los costos y estropean el espectáculo en los Grandes Premios. Hay que abaratar, y por lo tanto, es de imperiosa necesidad suprimir los controles electrónicos.

Las suspensiones activas, los controles de tracción, los cambios semiautomáticos, la telemetría, son elementos que alejan a la F1 de su verdadero espíritu deportivo.

ALAIN PROST BAJO JUICIO. Durante el juicio del Consejo Mundial de la Fisa, al que se tuvo que someter Alain Prost el pasado día dieciocho, para defenderse de supuestas acusaciones a la Fisa y a la F1, ocurrió algo muy curioso. Una vez escuchadas las grabaciones que contenían sus declaraciones, Frank Williams salió en su defensa, y sin mediar palabras sobre la conducta de su piloto, se limitó a recordar al jurado que Luca Cordero di Montezemolo, actual presidente de Ferrari, en repetidas ocasiones acusó a la Fisa con términos mucho más directos y despiadados que los empleados por Prost. Sin embargo, nadie se atrevió a procesar al Presidente del Cavallino.

JOHN BARNARD. (Responsable de proyectos de Ferrari). En unas declaraciones recientemente hechas por el insigne técnico británico, en las cuales explicaba la lentitud de su proyecto relacionado con el nuevo monoplaça, se limitó a precisar que el Ferrari 645 aparecerá a lo largo de la presente temporada; sin embargo, hasta 1995, la escudería del Cavallino no estará en condiciones de optar al Campeonato del Mundo.

por la módica cifra de un millón y medio de dólares, unos ciento setenta millones de pesetas, y a su llegada al circuito de Interlagos, hipotecó su quehacer con unas palabras contundentes: -Sólo si rompe ese - se refería a su amado Profesor Prost- tendré la posibilidad de hacer algo.

La verdad, es que «ese», sobre el rápido trazado de Interlagos se mostró todavía más rápido que en Kyalami, y paralelamente, Senna descubrió el límite de su coche en el segundo día de clasificación. La suspensión activa del MP4/8 no respondía a las necesidades aerodinámicas que impone el trazado brasileño. Si por una parte era necesario reducir al máximo la pre-

una carrera con los medios que se merece. El único triunfo logrado en su tierra, tuvo lugar en 1991 concretamente en Interlagos, ocasión en la que recorrió la última vuelta sólo con la sexta velocidad, y una vez alcanzada la victoria más anhelada, se desmayó en el habitáculo de su coche.

Sin lugar a dudas, el hecho de que sobre el circuito de Interlagos se perfilaran ciertas posibilidades de tormenta, ayudó a Senna a tomar la salida con un mínimo de esperanza. Todos, y sobre todo él, saben que con lluvia no hay alternativas; «Magic» es el mejor piloto de la historia sobre todo con la pista mojada, y si en Kyalami la lluvia hizo acto de presencia en los últimos



PARECÍA CLARO

Desde el momento de la salida hasta la mitad del gran premio los Williams dictaron ley, todo parecía indicar que la victoria iba a ser suya.

sión aerodinámica con el fin de alcanzar un buen rendimiento del motor, y el mínimo desgaste de neumáticos para evitar dos cambios de ruedas, por otra, se perdía motricidad con la consecuente lentitud en el paso por curva. Todo esto condicionó irreparablemente la competitividad de Senna, que después de una sacrificada e ingrata labor de puesta a punto, logró que su «joya electrónica» fuera conducible, y gracias a que él estaba a los mandos, el MP4/8 se situó en la segunda línea de la parrilla de salida.

En cierto modo, parecía una displicencia del destino que Senna no pudiera disputar frente a su público

compases de la carrera, de forma tan precisa que parecía una artimaña del Profesor, en Interlagos podía pasar lo contrario.

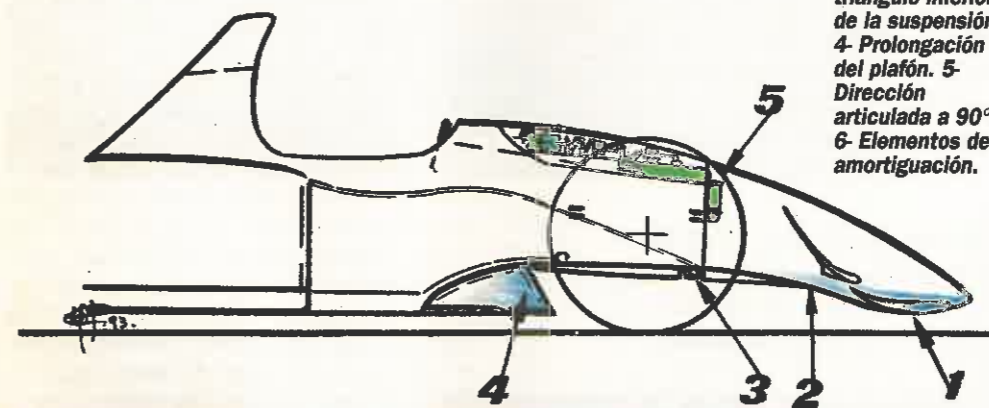
Como se pudo ver, la primera parte de la carrera fue una exhibición del potencial de Williams Renault, orquestado por el Profesor con precisión micrométrica, y enfocada a ganar el Gran Premio más deseado por su «adorado» Senna. Sin embargo, el maquiavélico deseo terminó al chocar con Fittipaldi, cuando una lluvia torrencial convirtió los habitáculos de los monoplaças en piscinas particulares.

A partir de ese momento, Senna vio el cielo abierto a pesar de las



nubes, y con la tenacidad y el talento que le distingue, no emprendió una lucha contra Damon Hill y Martin Schumacher, sino contra sí mismo y la ingrata tecnología. Demostró paulatinamente saber gobernar un coche inconducible tanto en seco como con la pista mojada. Relegó al joven Hill al puesto de monaguillo que le corresponde, a pesar de tener entre sus manos el FW 15C como el de Prost, y respecto a

Schumacher, le convenció con una lección silenciosa de grandeza, que maniobras como las de Kyalami no se hacen. Y por último, «Magic» demostró que todavía el hombre está por encima de la máquina hostil, con lo cual, tiene bien merecido lo que cobra; aunque el regalo final que corroboró la histeria colectiva de su público, fueron las palabras de Juan Manuel Fangio: -Che, boludo ¡qué carrera pelotuda hiciste! ○



INTERESANTE AERODINÁMICA

1- Extremidad del morro. 2- Punto de deflexión. 3- Anclaje del triángulo inferior de la suspensión. 4- Prolongación del plafón. 5- Dirección articulada a 90°. 6- Elementos de amortiguación.



NEWY LO INVENTÓ

En cierto modo la parte delantera del McLaren MP4/8 está inspirada en las creaciones aerodinámicas de Adrian Newey, actualmente responsable técnico en Williams.

CLASIFICACIONES

2. A. Prost (Williams-Renault) 1.15.866	O. D. Hill (Williams-Renault) 1.16.859
8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.17.697	5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.17.821
7. M. Andretti (McLaren-Ford) 1.18.635	6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.19.049
30. J. Letho (Sauber) 1.19.207	29. K. Wendlinger (Sauber) 1.19.230
27. J. Aleel (Ferrari) 1.19.260	26. M. Blundell (Ligier Renault) 1.19.296
19. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) 1.19.340	12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.19.435
28. G. Berger (Ferrari) 1.19.581	14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.19.593
11. A. Zanardi (Lotus Ford) 1.19.804	25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.19.835
20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.19.868	9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.20.064
10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.20.232	23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.20.716
22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.20.908	3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.20.991
4. A. De Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.21.224	24. F. Barbazza (Minardi Ford) 1.21.228
21. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) 1.21.488	

CLASIFICACION FINAL

1. A. Senna (McLaren Ford) 1h: 51m.15s.485. 2. D. Hill (Williams-Renault) a 16.625. 3. M. Schumacher (Benetton Ford) a 45.436. 4. J. Herbert (Lotus Ford) a 46.557. 5. M. Blundell (Ligier Renault) a 52.117. 6. A. Zanardi (Lotus Ford) a 1 vuelta. 7. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) a 1 vuelta. 8. J. Aleel (Ferrari) a 1 vuelta. 9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) a 2 vueltas. 10. E. Comas (Larrousse Lamborghini) a 2 vueltas. 11. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) a 3 vueltas. 12. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) a 3 vueltas.

VUELTA RAPIDA:

M. Schumacher (Benetton Ford), vuelta 61 en 1.20.024 a una media de 194,567.

ABANDONOS:

G. Berger (accidente). M. Andretti (accidente). M. Brundle (accidente). F. Barbazza (accidente). R. Patrese (suspensión). J. Herbert (motor). K. Wendlinger (motor). R. Barrichello (cambio). U. Katayama (accidente). A. Suzuki (accidente). C. Fittipaldi (accidente). A. Prost (accidente). A. De Cesaris (presión de la gasolina). J. Letho (motor). K. Wendlinger (motor).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Senna, 16 puntos. 2. A. Prost, 10 puntos. 3. D. Hill, 6 puntos. 4. M. Blundell, 6 puntos. 5. M. Schumacher, 4 puntos. 6. C. Fittipaldi, 3 puntos. 7. J. Herbert, 3 puntos. 8. J. Letho, 3 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 16 puntos. 2. McLaren-Ford, 16 puntos. 3. Ligier Renault, 6 puntos. 4. Benetton Ford, 4 puntos. 5. Lotus Ford, 4 puntos. 6. Minardi Ford, 3 puntos.



JOHN BARNARD
En un mar de dudas.

Van Diemen cumple 20 años

ESTE mes de marzo del 93 la marca de chasis Van Diemen ha celebrado su veinte aniversario. Dos décadas haciendo escuela y creando campeones.

Comenzó su andadura de la mano de su fundador, **Ralph Firman**, en el 73, coincidiendo con su veintinueve cumpleaños. Firman, un enamorado de los coches de carreras y especialmente de los monoplazas, inició su andadura en los circuitos en el 65, en la Escuela de Pilotaje de Jim Russell, una de las más famosas de las que existen en Inglaterra. En el 69 entró como jefe de mecánicos en el equipo de Fórmula 3 de Emerson Fittipaldi. Después decidió crear su propio equipo, encargándose de preparar y hacer correr los F-3 de hombres de la talla de Carlos Pace. Sus triunfos hicieron que Firman pronto alcanzase un enorme prestigio, hasta que en el 71, cuando Lotus decidió interrumpir la producción de chasis para categorías inferiores, él decidió coger el relevo.

Fue cuando puso en marcha la factoría de chasis que tanto prestigio ha alcanzado. Para su marca tomó el nombre de la forma nativa como era conocido el estado de Tasmania: «**Van Dieman's Land**». Junto al australiano Ross Ambrose diseñó su primer Fórmula Ford, el FA73. Desde entonces, de sus factorías, cerca del circuito de Snetterton, han salido miles de monoplazas de diferentes especialidades. Pero sin duda la que hizo popular a Van Diemen fue la Fórmula

la Ford, categoría en la que han cosechado triunfos muy importantes. Por sus monoplazas han pasado figuras del automovilismo, que hoy en día son monstruos sagrados, ese es el caso de **Ayrton Senna**, que comenzó a darse a conocer en la Fórmula Ford Británica en el 81. Senna, después, siguió siendo fiel a Van Diemen y fue campeón europeo de Fórmula la Ford 2000 con uno de sus chasis.

Además de la Fórmula Ford, Van Diemen ha elaborado chasis para otras especialidades. En los últimos años está alcanzando un tremendo éxito en la Fórmula Renault. Esto les ha animado a escalar categorías y esta temporada están desarrollando uno para competir en **Fórmula 3**.



Ayrton Senna se dio a conocer en la Fórmula Ford Inglesa con un monoplaza Van Diemen.

A TODO GAS



SIGUE EL DOMINIO ESPAÑOL

NUESTROS pilotos siguen destacando en Inglaterra. Si hace unos días era **Pedro Martínez de la Rosa** el que realizaba una sensacional actuación en su primera carrera en F-3, ahora le toca el turno a **Iván Arias**, que en la primera carrera de la temporada inglesa de Fórmula Renault, en el circuito de Silverstone, ha logrado una rotunda victoria. Arias, ya desde los entrenamientos, demostró que era el hombre a batir, haciéndose sin inconvenientes con la «pole». En la carrera, con un total dominio sobre sus rivales, treinta inscritos en total, mantuvo sin ningún tipo de acoso la posición de honor, cruzando la línea de meta con una ventaja de doce segundos sobre su más inmediato perseguidor.

Javier Díaz, compañero de equipo de Arias en el «Racing for Spain», en su primera actuación en Inglaterra no tuvo mucha suerte. En los entrenamientos consiguió una meritoria sexta plaza, posición que mejoró en la primera vuelta de carrera, situándose en el puesto quinto. Poco después realizó un trompo, que le relegó hasta el puesto veinte. A partir de aquí, dando muestras de su gran clase al volante, comenzó una espectacular remontada, que le llevó hasta la décimo primera posición final.

G.P. DE AUSTRALIA: CASI, CASI...

ES comentario generalizado que la actuación de los pilotos motociclistas españoles está de capa caída. Como cada nueva temporada, 1993 traía su carga de esperanzas. A lo largo del año unas se verán realizadas; otras, tristemente, quedarán sin cumplir. El **Gran Premio de Australia** ha traído ya sus primeras raciones de lo uno y de lo otro... En lo positivo, si comenzamos por 125, la gran alegría ha sido el tercer puesto de Herri Torrontegui con su Aprilia del equipo italiano Semprucci. El vaso tal vez no será una estrella, pero es evidente que no merecía el «via-crucis» que ha padecido. En **Eastern Creek** ha peleado, ha lu-

épica la lucha por la cabeza en el cuarto de litro entre la Suzuki de Kocinski y la Yamaha de Harada. Una carrera en la que a la postre se asistió a una celebrada victoria del japonés sobre el yanqui, puesto que a nadie le apetece que éste comience a avasallar. Ahí se vio una resurrección de «Tiriti» Cardús. Su moto lucía la peculiar decoración de «Run for Freedom» (Corriendo por la libertad), un intercambio según el cual mediante promociones especiales se recaudarán fondos, de los cuales unos serán para cubrir sus gastos -no sus emolumentos- y el resto irá para **Amnistía Internacional**. Arrancó brillantemente, luego cayó hasta el



chado y ese lugar en el podio no ha sabido a gloria. Junto a él debería haber estado **Carlos Giró**: Aprilia oficial, mejor tiempo en los entrenamientos, pero sin embargo una mala salida le ha hecho perder todo beneficio. Remontar sin compasión hasta ser tercero en pugna con su compatriota fue una gesta que al final echó por los suelos por culpa de una caída. Todavía quedan, empero, muchas carreras...

Aspar, con un fin de semana para olvidar, no dio más de tres giros con una Honda que no corre como la del año pasado: «He salido con unos inventos que no han funcionado, pero yo no puedo estar el quince» decía. Miralles y Hernández, una vez más acaban, pero en la cola. La victoria ha sido para un imparable **Raudies**.

séptimo, pero al final de carrera remontó, cosa que siempre se le ha acusado que no era capaz de hacer en los últimos giros, y ha luchado por la cuarta posición: «Me he portado como un novato, los he querido pasar antes de tiempo y me he colado» reconocía sincero pero satisfecho. Menos contento, pero también satisfecho, **Alberto Puig**, con su decimotercer puesto, al menos terminaba la carrera y rodaba rápido durante bastantes giros.

Tras tantas lesiones y problemas, **Alex Crivillé**, muy mermado físicamente, luchó de tú a tú con las grandes estrellas y, tras rodar tercero algunos giros, al final finalizó en una meritoria sexta posición. En esta categoría el gran triunfador fue **Kevin Schwantz**, que tras una apasionante carrera doblegó a Rainey y a Chandler.

B O X E S

♦ VICTORIA DE PONS

En la segunda prueba del nacional de Trial, la victoria fue para Joan Pons, que de esta forma se adjudica su primer triunfo en el campeonato absoluto. Pons (Gas-Gas), no dio opción a ninguno de sus rivales, imponiéndose en las dos vueltas a su rival más peligroso, Jordi Tarrés, con una montura sinluz. Tarrés, con su segundo puesto, sigue encabezando en certamen.

♦ DALMAU VENCEDOR

La pareja formada por Dalmau-Pol, a los mandos de un Mercedes, se ha impuesto en el Raid del Atlántico, primera prueba de la Copa de España de la especialidad. El segundo puesto del podio correspondió a Prieto-Touridán con un Nissan Terrano. Esta pareja, que reaparece en la especialidad, tendrá mucho que decir en el 93.

♦ MCRAE SIN CARNÉ

El piloto británico Colin McRae, integrante del equipo Subaru, ha sido suspendido por un periodo de seis meses sin carné de conducir, al ser sorprendido por la policía, circulando por su país a una velocidad muy superior a la permitida. McRae ha recurrido la sentencia, alegando



que le es imprescindible para poder competir, pero no ha prosperado. Para seguir en el Mundial de Rallyes, el piloto británico está sacándose el permiso de conducir en Finlandia, con lo que podrá acudir al Rallye Safari sin inconvenientes.

De un mes a otro

PEUGEOT ha decidido su eventual participación en Fórmula 1 pero, sin embargo, **Jacques Calvet**, su presidente, no hubiera nunca inscrito a su marca en tal especialidad, de ser sólo suya la decisión. Su explicación: «La Fórmula 1 no es mi taza de té. A título personal no soy favorable a la F-1 por tres razones: los coches de gran premio no se parecen en nada a los que nosotros vendemos. Peugeot es una empresa antigua, respetable, protestante y provinciana, características que no se adaptan a la F-1. Por último, cuesta muy cara, factor esencial en periodo de recesión».

Si apenas evoca al enrarecido clima de la Fórmula 1, Calvet insiste, sin embargo, en la falta de estabilidad de los reglamentos de la FISA y en la dificultad de encontrar patrocinadores. Me confiesa que la F-1 le costaría el doble de lo que cuesta un campeonato «sport», y a menos que un patrocinador colmase la diferencia, Calvet no quiere la F-1. Además, no está dispuesto a esperar mucho tiempo a que lleguen las victorias. «Como en todo proceso -dice- el primer año sería solamente de preparación, el segundo de aprendizaje, y el tercero en el que nos preguntaríamos por qué no ganamos». Lo que le tienta es que los cronos del Peugeot 905 le hubieran situado en tercera línea de cualquier gran premio de F-1 el pasado año; prueba de que el motor Peugeot es, ya, competitivo. Calvet, en todo caso, no hará como Re-

nault. No venderá sólo motores, sino coches completos, «pues somos gentes de sistema».

Desde Alemania nos llegan noticias sabrosas. Aunque rivales, Mercedes y BMW intercambian piezas. BMW compra a Mercedes válvulas y discos de freno, mientras que Mercedes encarga a BMW piezas de fundición y de plástico. El canciller alemán **Helmut Kohl** ha encargado, por un precio cercano a los trescientos millones de pesetas, un Mercedes 500 SEL blindado. El anterior tenía ya 420.000 kilómetros a sus espaldas. El tenista alemán **Boris Becker** ha invertido ciento cincuenta millones de pesetas en la adquisición de dos concesionarios Mercedes en el Este de Alemania. **Edzard Reuter**, presidente de Daimler-Benz ha escrito a sus 390.000 asalariados para apelar a su tolerancia y al cese de toda violencia xenófoba. El grupo emplea a cien mil extranjeros, cuarenta mil de ellos en Alemania. Una encuesta alemana sobre imagen de marca revela que el vehículo más adaptado a una cita galante es un Mercedes, que un Porsche sería el idóneo para autopista. Mercedes y BMW son los coches ideales para ejecutivos. Casi 200.000 coches al año son vendidos por los constructores alemanes a sus empleados con descuentos del 15 al 27 por ciento del precio oficial de tarifa.



Edouard Seidler



MAN ALLESTA

Documentos T.V.

Le damos la clave de la actualidad



Conozca a fondo las claves de los problemas y el análisis riguroso de la actualidad más candente. Cada lunes, Documentos T.V. pone a su disposición toda la información de primera mano sobre temas nacionales o internacionales. Un programa semanal dirigido por **Pedro Erquicia**, con la colaboración de un magnífico equipo de profesionales al servicio de la información.

La noche de los lunes.

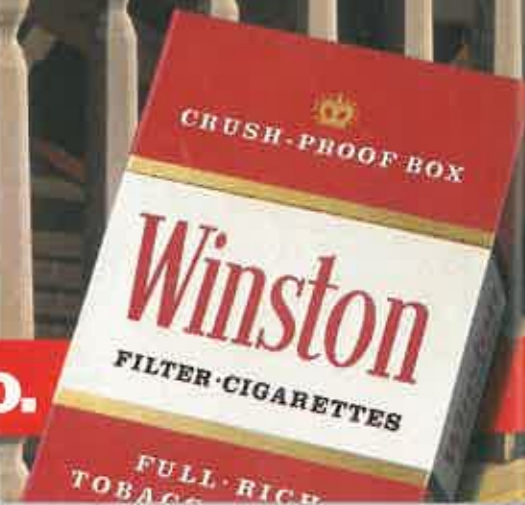
2 Elige bien. Elige La 2.

Rodeo.



LINTAS

El Genuino Sabor Americano.



Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.