



LOS NUEVOS MERCEDES CLASE E

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de julio 1993

Núm. 507 • 350 ptas.

FORD PROBE

Un americano muy especial



**AL VOLANTE:
FERRARI 456 GT**

**FORZA
ITALIA**





Mercedes-Benz

¿Un diamante es joven o viejo? ¿Macbeth es joven o viejo? ¿Un buen Rioja es joven o viejo? ¿Una rosa es joven o vieja? ¿Una sinfonía de Mozart es joven o vieja? A la Clase C la hemos llamado joven porque es un nuevo concepto de coche. Sin embargo, reúne toda la experiencia de Mercedes en el mundo del automóvil.



La Clase C.
El joven Mercedes.

Desde 3.695.000 ptas*.

Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** M^{te} Jesús Beníte (Información) Víctor Piccio (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefe de M. Turnos (diseño):** Jefe de sección José Antonio Díaz (Fotografía). **Juan González Azo (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Catizal, Simonetta Garhi, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moltó, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, Alfonso J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Maillet (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tschaezer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Parón. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blasco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor 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^{te} Gómez-Morán (jefe), José M^{te} Ormazábal.

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Ariza y M^{te} Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Raimon 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. Télex: 43874 NYRE E. BARCELONA: P^{te} de San Gervasio, 3. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 94 98. Fax: 424 41 05. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 88. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 19. Fax: 79 02 92.

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



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP COPY. RICH 1989. Depósito Legal: M.30.247.1989. Difusión controlada por OJD.



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

ESTAS SEMANA



PUNTO DE MIRA
SU CASO
LO ULTIMO
Nuevos Mercedes Clase E
Nuevos Modelos Fiat
AL VOLANTE
Opel Astra Cabrio

6
20
22
28
30



30
Al volante del Opel Astra Cabrio.

Ferrari 456 GT 2+2
A FONDO
Ford Probe 24v.
Subaru Impreza
REPORTAJE
8.000 Kms con el Mercedes 300 SD
DOSSIER
Berlinas Diésel
PRECIOS

34 **DEPORTE** **106**
42 Honda NSR 500 versus McLaren MP4/8
48 Rallye de Orense **112**
54 26 años de ELF en competición **120**
Copas de Promoción en **124**
Calafat
A Todo Gas **126**
73 **FIRMA DE LA CASA** **130**

28
Nuevos modelos Fiat

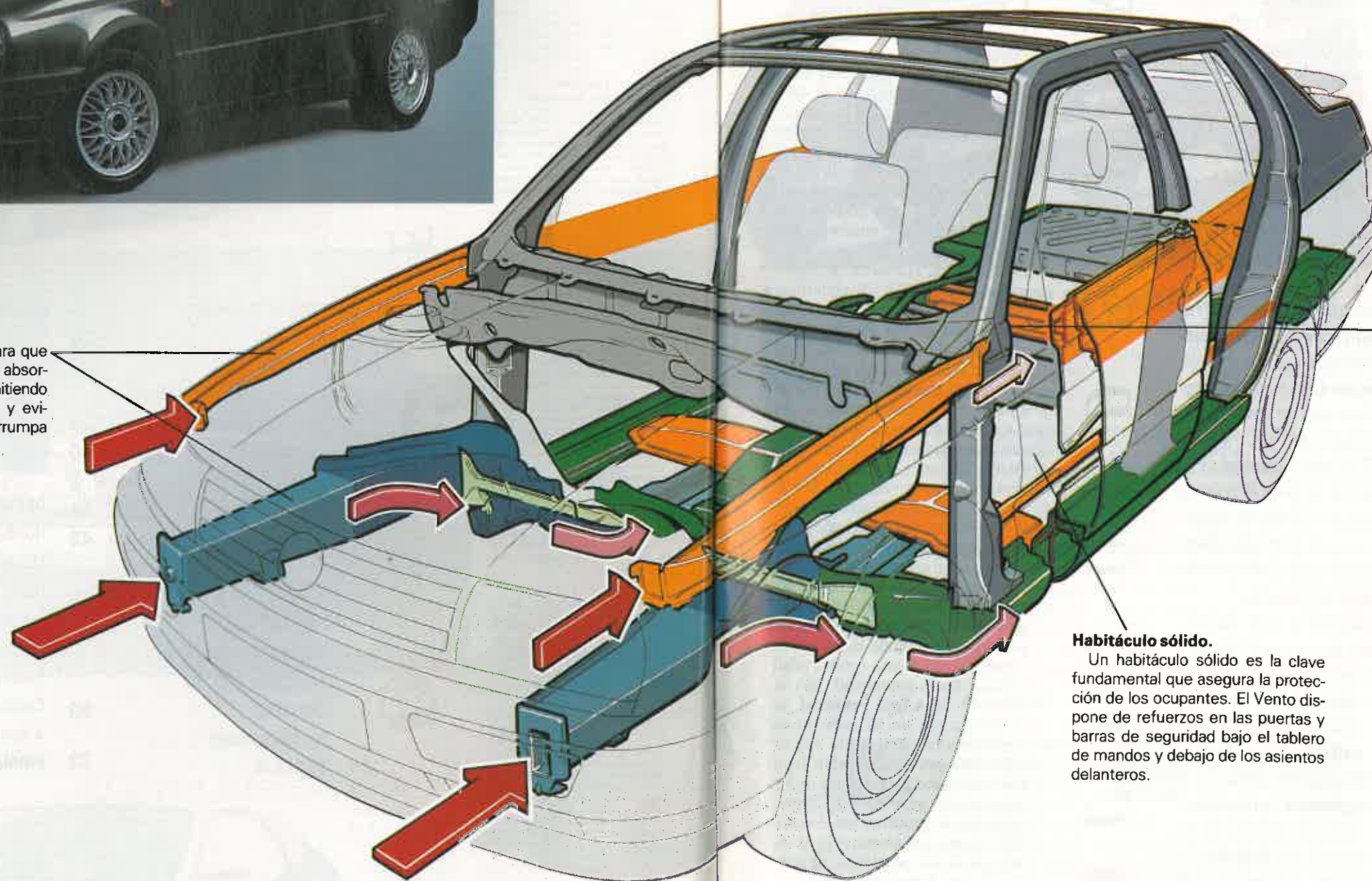


Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos Precios extranjero: Portugal 580 escudos



Deformación calculada.

El chasis está diseñado para que en caso de un choque frontal, absorba la energía del impacto permitiendo una deformación controlada y evitando así que la estructura irrumpa en el interior del habitáculo.



Seguridad al volante.

La columna de dirección se contrae telescópicamente evitando que el volante alcance al conductor. Además el volante se compone de una subestructura que absorbe la energía.

VOLKSWAGEN
VENTO

Habitáculo sólido.

Un habitáculo sólido es la clave fundamental que asegura la protección de los ocupantes. El Vento dispone de refuerzos en las puertas y barras de seguridad bajo el tablero de mandos y debajo de los asientos delanteros.

No nos importa que nos copien, con tal de que hagan coches tan seguros como el Vento.

En Volkswagen entendemos que, por supuesto, un coche debe ser confortable. Por supuesto debe ser amplio. Debe ofrecer un buen equipamiento. Debe tener motorizaciones de elevadas prestaciones. Debe ser fiable y económico.

Por supuesto.

Pero en Volkswagen nos preocupamos de algo más: de la seguridad.

El Vento ha sido diseñado con las más importantes innovaciones en seguridad pasiva: zonas de absorción de impactos, elementos de la estructura que se deforman calculadamente protegiendo el habitáculo, refuerzos laterales en el interior de las puertas, columna de dirección de seguridad. E incluso la posibilidad de equipar doble Airbag.

Y también los más avanzados sistemas de seguridad activa: el Vento equipa frenos ABS y antibloqueante electrónico del diferencial EDS, según versiones.

Quizás estemos dando motivos para que nos copien. Pero no nos importa si así se consiguen diseñar coches tan seguros como el Vento.

Vento CL	75 CV
Vento CL	90 CV
Vento GL	90 CV
Vento GL automático	90 CV
Vento GL	115 CV
Vento GT	115 CV
Vento VR6	174 CV
Vento CLD	64 CV
Vento GL TD	75 CV

Equipamiento de serie del Vento GT:

Aire acondicionado. Dirección asistida. Sistemas ABS y EDS. Cierre centralizado. Computadora de a bordo. Elevalunas eléctricos en las 4 puertas. Volante deportivo. Cuentarrevoluciones y reloj digital. Asiento conductor regulable en altura. Retrovisores exteriores térmicos y eléctricos. Cristales tintados. Preinstalación de audio con 4 altavoces y antena en el techo. Tapicería

Velours. Cinturones automáticos regulables en altura. Filtro de polvo y polen. Llantas de aleación.

Gama Vento desde 1.820.000 pts. Precio final recomendado (IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos). Para vehículos en stock.



Estos muertos son del MOPT

LOS medios de comunicación se han hecho eco en estos días de un dato estremecedor que invita a la reflexión. Muchos de nuestros lectores habrán oído hablar de la **carretera de la muerte**, la tristemente famosa N-323, entre Jaén y Granada. Uno de los muchos **puntos negros** del trágico catálogo de nuestra red viaria. Hace unos años, una serie de denuncias y protestas culminaron con la instrucción de **diligencias penales** contra el responsable de las carreteras andaluzas. En los cuatro últimos años, **200 personas** dejaron su vida en esta carretera, la mayoría de las cuales en un corto trayecto entre Venta La Nava y Campotegar. Un promedio de **50 muertos al año**.

El **Ministerio de Obras Públicas** decidió que la sangría era excesiva y que era conveniente **modificar la señalización y renovar el firme**. Extraña sensibilidad la de los responsables del MOPT que necesitan **200 muertos** para reconocer un error de esta magnitud. Hace un año se llevaron a cabo las modificaciones necesarias y, aunque el tramo **sigue siendo peligroso**, las cosas han variado sustancialmente.

Hace ya un año, repetimos, que las obras se han llevado a cabo. ¿Saben ustedes cuántos muertos ha habido en este periodo? **Uno. Uno sólo.** Uno sólo que habrá sembrado de tragedia a su familia.



Pero los números son inequívocos y frente a un lamentable muerto, en el otro plato de la balanza, hay que colocar a los **49 que han salvado la vida**. Las modificaciones llevadas a

cabo en la **carretera de la vergüenza** han permitido salvar centenares de vidas, pero a todos nos queda el regusto amargo de pensar qué hubiera ocurrido de haberse llevado a cabo las reformas cuando comenzó a detectarse el problema. En los últimos 12 meses, han muerto en nuestras carreteras **4.099 personas**, ¿cuántos se habrían salvado si el MOPT tuviese un poco más de **sensibilidad**? La Dirección General de Tráfico inicia en estos días una amplia campaña de concienciación ciudadana para reducir las víctimas del tráfico. ¿Por qué no inicia otra campaña similar dirigida a los responsables del MOPT? **Miguel María Muñoz** tiene dos enemigos contra los que luchar: **el conductor cerril** y algunos compañeros de la **Administración**.

José María Cernuda

BENEFICIOS PARA GME

GM ESPAÑA ha obtenido unos beneficios de 21.201 millones de pesetas durante el ejercicio 92, lo que supone un descenso del **31 por ciento** respecto al año anterior. En la presentación de la «Memoria de actividades de la Compañía», el secretario general, **Javier Orúa**, se mostró satisfecho de los resultados, teniendo en cuenta la difícil situación de los últimos meses del año 92. Orúa no ocultó su preocupación por la tendencia descendente en los últimos tres años. Durante 1992, la factoría de Figueruelas produjo 378.426 vehículos, de los modelos Corsa y Astra, **un cuatro por ciento** menos que el año anterior, debido a la parada en la planta, obligada por la reestructuración para la fabricación del nuevo Opel Corsa, el mayor reto que en estos momentos tiene la compañía, que ha supuesto una inversión de 48.000 millones de pesetas. Las ventas totales alcanzaron la cifra de 410.951 millones de pesetas, (un 9,2 por ciento más que el año anterior), de los cuales, 244.166 corresponden a exportaciones, un 3,6 por ciento más que en el 91. En la actualidad, la plantilla de GME asciende a **9.200 trabajadores**. La Compañía ha sido una de las empresas españolas con menor conflictividad laboral. En la actualidad, tras la dimisión de **Angel Perversi**, la compañía aún no ha cubierto su presidencia, al frente de la cual se encuentra provisionalmente Juan José Sanz. Precisamente uno de los aspectos más esperados de la presentación de resultados era el conocer al nuevo presidente. Ante la insistencia de los periodistas, se atajó la cuestión diciendo que en estos momentos se encuentran en fase de cuidada selección del candidato.



CHEVROLET CAMARO'93

LOS admirados «Chevy» parecen muy lejos de pasar a la historia. Para demostrarlo, la marca norteamericana acaba de presentar sus renovadas versiones de **Camaro**. Se trata de una rediseñada carrocería que recibe nuevas suspensiones, así como materiales sofisticados destinados a rebajar peso. **Airbag**, **ABS**, aire acondicionado o el auto-diagnóstico mecánico, forman parte del equipo de serie. También se ha trabajado en los interiores para hacer al **gran coupé** tan confortable como una berlina. Para motorizar al impresionante americano se ha re-

currido a un seis cilindros 3.4 y a un ocho cilindros 5.7 para la versión tope **Z28**. Ambos motores tienen una configuración en V y el V6 rinde 160 caballos, mientras que en V8 dota al Camaro Z28 de unos enérgicos **275 caballos**, disponibles desde casi el ralentí. Un atractivo extra del Camaro Z28 es su increíble precio, ya que por **2.100.000 pesetas**, los norteamericanos pueden adquirir esta maravilla que acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en poco más de cinco segundos y puede alcanzar los 270 km/h de velocidad punta.

SEMAFOROS



Todos los funcionarios tienen una responsabilidad social que no deben olvidar. Es el caso de un notario de Madrid, que al retrasarse para certificar los daños originados en una reparación, originó un atasco de varios kilómetros de longitud. Los hechos ocurrieron en la N-V, cuando las obras del metro dañaron instalaciones de la compañía telefónica. El notario, que debía haberse presentado a primera hora de la mañana para certificar los daños, no lo hizo hasta pasadas las diez, por lo que la carretera tuvo que estar cortada en las horas de mayor afluencia.



Nos parece acertadísima la sentencia dictada por el Juzgado de Menores número dos de Madrid, por la que se condena a un joven de 15 años a seguir un curso de seguridad vial. El muchacho conducía un ciclomotor y cometió una falta por imprudencia temeraria, que causó serias lesiones a un peatón. Ahora tendrá que asistir todas las tardes al parque infantil de **Tráfico de Alcobendas**, donde se organizan cursos gratuitos de educación vial y conducción para adolescentes. Es una lástima que no asistiera a este curso unos meses antes.

LOS SALONES QUE VIENEN

Para el mes de junio del año próximo está prevista, en Valencia, la celebración de **Indutrans**, salón dedicado a los vehículos industriales y derivados. Éste es la quinta edición de esta importante muestra anual, en la que no sólo estarán presentes los vehículos, sino una amplia representación del mundo del transporte y los servicios.

Por otra parte, en la Puerta de Versalles de París, en este mes de octubre, estará **Politec**, el salón dedicado al medio ambiente y las ecoindustrias.

RUIZ MATA REELEGIDO

El presidente de la asociación nacional de vendedores de automóviles (**GANVAM**), José Ruiz Mata, ha sido reelegido vocal del Comité ejecutivo de la organización internacional del Comercio y Reparación de Automóviles (**ICOMTRA**), en su última sesión, celebrada en Washington.



ALQUILER CON CONDUCTOR

El BOE ha publicado el pasado día 22 de junio una Orden del Ministerio de Obras Públicas, por la que se regula la actividad de las empresas dedicadas al alquiler de vehículos con conductor. Una Orden ciertamente polémica, por cuanto hace prácticamente desaparecer a las pequeñas empresas. Entre otras disposiciones, la nueva ordenación obliga a tener un mínimo de cinco vehículos, con cilindradas de más de 2 litros y aire acondicionado y teléfono. Unos requisitos que difícilmente podrán cumplir muchas de las actuales empresas ya establecidas.

Turín

Giancarlo Perini

► **LOS CLIENTES DEJAN COLGADO A FERRARI**
Solamente en Italia, 1.800 clientes de Ferrari tienen congelados sus pedidos a causa de la «sensibilidad social». O crisis, como no se atrevió a llamarlo Giovanni Peretti, director de Marketing de la marca italiana. Y es que no corren buenos tiempos en Maranello. El récord de ventas registrado en el 91, con 4.487 Ferrari fabricados y vendidos, se ha quedado muy lejos con las 3.470 unidades del

92. Esta caída de las ventas ha supuesto una pérdida de ingresos del 13 por ciento, llegando a los 532.000 millones de liras. Mayor ha sido la caída de beneficios, un 50 por ciento, que se han quedado en 13.000 millones de liras, lejos de los 25.000 del pasado año. Pero hay que tener presente que las inversiones para la fabricación del nuevo Ferrari 486 GT (en la foto), se han comido el 28 por ciento de su volumen de negocios.



Tokio

Daniel Monteverde

► **BAJAN LOS BENEFICIOS**
La mayoría de los constructores japoneses han visto reducidos sus beneficios en el ejercicio de 1992, que terminó el 31 de marzo. Algunos, como Nissan y Daihatsu, registraron pérdidas que, en el caso del número dos nipón, fueron las primeras que sufre desde que empezó a cotizar en la Bolsa de Tokio en 1951. Las pérdidas de Nissan alcanzaron los 26.250 millones de yenes -unos 29.000 millones de pesetas- y sus ventas cayeron un 19,3 por ciento. La firma que mejor ha sabido capear la crisis ha sido Mitsubishi, que aumentó sus beneficios un 7,9 por ciento.

► **BUENOS RESULTADOS DE SUZUKI**
Suzuki, navegando a contracorriente en medio de la crisis actual, aumentó sus beneficios operativos un 34,1 por ciento durante el pasado

ejercicio. Este buen resultado se debió al incremento registrado por sus exportaciones de motocicletas, que crecieron un 37,9 por ciento en volumen, a la subida del 18,5 por ciento en las ventas domésticas de sus coches pequeños y a los esfuerzos de reducción de costes realizados.

► **EL COCHE DEL SESENTA ANIVERSARIO**
Nissan ha añadido un nuevo deportivo, el 20E Club S, a su serie Laurel, para conmemorar el sesenta aniversario de la creación de la firma. El coche viene equipado con un nuevo motor de seis cilindros y transmisión automática electrónica de cuatro velocidades. Su precio en Tokio ronda los dos millones y medio de yenes, unos 2.750.000 pesetas al cambio.



PROHIBIDO EL SIDA

AHORA resulta que la Seguridad Vial no es el único aspecto al que hacen referencia las señales de tráfico. En Estados Unidos, y más concretamente en Miami, se puede ver desde hace pocos días una nueva señal que desconcertó en un primer momento a los conductores, hasta que descubrieron que se trataba de la ampliación de una imagen microscópica del **virus del SIDA**, cruzada con la línea roja diagonal que caracteriza las señales de prohibición. La idea es obra del artista cubano **Ricardo Estanislao Zulueta**, encaminada a ampliar la difusión de mensajes de prevención de la cruel enfermedad que durante el pasado año se cobró 1.165 vidas entre los habitantes de esta ciudad.

Bajo la señal, un contenedor suministra folletos informativos en varios idiomas.

LOS JUECES

LOS jueces de instrucción de Barcelona han mostrado su desacuerdo por las detenciones llevadas a cabo entre los conductores que superan el **nivel máximo de alcohol** en sangre por considerar que «pueden vulnerar los derechos de los ciudadanos». Su preocupación se centra en el **procedimiento**, ya que ponen en duda que se estén realizando los controles con el rigor que establece la fiscalía y que en muchas ocasiones se ve obligada a desestimar la acusación por carecer de pruebas suficientes. Los jueces de instrucción sí recomiendan la inmovilización inmediata del vehículo de los conductores «pasados de copas», que en su opinión deberían ser citados posteriormente.

DOS SALONES PARA ITALIA

PESE a que Italia es una de las primeras potencias europeas en fabricación de automóviles, lo cierto es que, en la actualidad, no tiene ningún certamen que pueda compararse con los de Ginebra, Frankfurt, París e incluso el de Barcelona.

Para corregir esta ausencia, la firma **Promotor** acaba de firmar un acuerdo con **Anfia** (asociación italiana de industrias automovilísticas) para potenciar los certámenes de

Turín y Bolonia, con objetivos de especialización y perfectamente diferenciados.

Así, **Motor Show de Bolonia** seguirá siendo una muestra anual especialmente dirigida al consumidor. Por el contrario, Turín quiere ser un salón más especializado, en el que el diseño tradicional italiano, sin duda el más atractivo del mundo, se convertirá en el protagonista. Esta exposición tendrá lugar cada dos años.



MAS SAFRANE

LA familia del **Renault Safrane** se amplía y ahora la más alta gama de la marca se ofrece en versiones de menos motorización al incorporar el 2,2 litros de 110 caballos.

Su velocidad máxima es de 189 kilómetros por hora, con unos consumos realmente bajos, ya que a 90 kilómetros por hora la cifra es de 7,0 litros y el consumo urba-

no de 11,7. Con la incorporación de estas nuevas versiones la gama queda constituida por once modelos. El Renault Safrane 2.2i se ofrecerá con la terminación **RN**, que cuenta con cierre centralizado, elevalunas eléctricos, aire acondicionado, dirección asistida y tensores automáticos de cinturones de seguridad. Su precio final es de 3.090.000 pesetas.



► **LA GRÚA EN EL DEFENSOR DEL PUEBLO**
De nuevo el **Comisariado Europeo del Automóvil (CEA)** ha denunciado, esta vez ante la oficina del Defensor del Pueblo, la irregularidad del cobro de la tasa de recogida de vehículos por las grúas municipales. La CEA insiste en que este cobro (imprescindible para poder retirar el vehículo de los depósitos) transgrede la normativa del procedimiento de gestión tributaria.

► **TARJETA FIAT CARD**
Fiat, siguiendo la iniciativa de otras marcas, apuesta también por el dinero de «plástico». A partir de ahora sus clientes podrán solicitar una tarjeta específica mediante la cual podrán abonar cualquier accesorio o reparación de su vehículo en los servicios oficiales de la marca. Esta tarjeta es válida también para obtener importantes descuentos en alquiler de coches y cadenas hoteleras de cualquier país del mundo.



► **PUEBLOS DEL AUTOMÓVIL, UNIÓN**
Los representantes municipales de las ciudades con instalaciones de automoción han decidido crear una asociación. La **RECA** (Red Española de Ciudades con Industria del Automóvil) ha quedado constituida en Barcelona, con la participación de: Zaragoza, Valladolid, Vigo, Vitoria, Pamplona, Burgos, Ávila, Tarrasa, Martorell, Linares, Almuñécar, Figueras y Villanueva de Gernata. Entre sus fines, la coordinación de las políticas de formación para pequeñas y medianas empresas.

UN año más, la **Dirección General de Tráfico** pone en marcha un complejo dispositivo para garantizar la seguridad y la fluidez del tráfico en los días veraniegos. Entre los meses de julio y agosto, se estima que se producirán más de 45 millones de desplazamientos en automóvil. Para controlar esta gigantesca marea humana, la DGT cuenta con la presencia en carretera de **6.500 agentes** de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y **14 helicópteros**, que darán cobertura para la regulación del tráfico, vigilancia de la circulación y recogida de información. También se restringirá la circulación a los vehículos de transportes de mercancías peligrosas y a los camiones de más de 3.500 kilos.

Las jornadas de mayor tráfico serán los primeros días de julio y agosto. En el gráfico adjunto se se-



ñalan las intensidades previstas, en todos los días de verano. Antes de iniciar su viaje, es muy recomendable conocer el estado de las carreteras, cuál es su nivel de saturación y qué tramos se encuentran en

obras. Llame al teléfono gratuito de información: **900 123 505** de la Dirección General de Tráfico.

La DGT hará un esfuerzo especial por mantener informados a todos los ciudadanos, a través de las emisoras de radio, que facilitarán información puntual en cada región concreta. Así mismo, este organismo hace una serie de recomendaciones para garantizar los máximos niveles de seguridad.

La tendencia a la baja en el **número de accidentes** quiere ser mantenida, para lo que la colaboración de todos los conductores es absolutamente imprescindible.

2003	2003 ANTIGUA ARMADA	2003 CUTMAG	2003 VETANUEGA POSTAL	2003	2003 PESQUE HABANERO	2003 ZAMU CHENAYES	2004 VETANUEGA POSTAL
JUNIO				AGOSTO			
19 M	TD			1 D	TD		
20 M	TD			2 L	TD		
21 J	TD			3 M	TD		
22 V	T			4 M	TD		
23 S	M			5 J	TD		
24 D	Y			6 V	T		
25 L	TD			7 S	M		
26 M	TD			8 D	T		
27 J	TD			9 L	TD		
28 V	T			10 M	TD		
29 S	M			11 M	TD		
30 D	T			12 J	TD		
31 M	TD			13 V	T		
				14 S	M		
				15 D	T		
				16 L	TD		
				17 M	TD		
JULIO				18 M	TD		
1 J	TD			19 J	TD		
2 V	T			20 V	T		
3 S	M			21 S	M		
4 D	Y			22 D	T		
5 L	TD			23 L	TD		
6 M	TD			24 M	TD		
7 M	TD			25 M	TD		
8 J	TD			26 J	TD		
9 V	T			27 V	T		
10 S	M			28 S	M		
11 D	T			29 D	T		
12 L	TD			30 L	TD		
13 M	TD			31 M	TD		
14 M	T						
15 J	M			SEPTIEMBRE			
16 V	T			1 M	TD		
17 S	M			2 J	TD		
18 D	T			3 V	T		
19 L	TD			4 S	M		
20 M	TD			5 D	T		
21 M	TD			6 L	TD		
22 J	TD			7 M	TD		
23 V	T			8 M	TD		
24 S	M			9 J	TD		
25 D	T			10 V	T		
26 L	TD			11 S	M		
27 M	TD			12 D	T		
28 M	TD			13 L	TD		
29 J	TD			14 M	TD		
30 V	T			15 M	TD		
31 S	TD						

Asiento de seguridad,
para niños, de serie.

Acostúmbrate a lo bueno.



¿Diesel o Gasolina? Si lo que te importa es la seguridad, la suavidad, si te gusta lo bueno, puedes elegir tu Renault 19 Beverly entre Gasolina de 80 CV. y Diesel de 65 CV. En los dos encontrarás: dirección asistida (de serie en Diesel y opcional en Gasolina), elevalunas eléctricos, cierre centralizado, regulación del volante y del asiento, volante de tres brazos y, si quieres, aire acondicionado.

¿Qué culpa tienes tú de que te guste lo bueno?

Renault 19 Beverly

Serie limitada
Gasolina y Diesel

Ma de 2008, instalaciones Renault a tu servicio.
En Renault, con Renault Finanzas, en

RENAULT recomienda lubricantes en



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

CONTINENTAL

AFRONTA EL FUTURO

Con un volumen de negocios de 4.470 millones de pesetas, el grupo Continental en España ha incrementado sus cifras en un 23 por ciento, consolidándose como una de las compañías más saneadas del sector neumático.

Para presentar los resultados del ejercicio 92 se desplazó hasta España Dieter von Herz, director de comunicación del grupo alemán, en el que se integran Continental, Uniroyal y Sempit y que configura uno de los grupos financieros e industriales más poderosos del país germano.

En su exposición, el doctor Herz informó sobre el polémico contencioso con Pirelli, que finalizó con la compra, por parte de un holding de bancos sajones, del paquete de acciones propiedad de la firma italiana. En otro momento de su intervención, comentó la preocupación de todos los proveedores alemanes por la política de compras iniciada por

Continental®



Afortunada en Volkswagen. Para Continental, esta presión supone un reto comercial y profesional que están dispuestos a asumir siempre que se garantice que los costes de producción no estén por encima de los precios de venta. Respecto a la península ibérica, destacó la puesta en funcionamiento en 1994 de la fábrica de Portugal, adquirida a Mabor, que va a permitir un mejor suministro de neumáticos a las empresas implantadas en España y Portugal.

30 ANIVERSARIO PORSCHE

TRAS la celebración oficial en Alemania del 30 aniversario del **Porsche 911**, ahora le ha tocado a Porsche España S.A. conmemorar como se merece el acontecimiento. Con este motivo celebró una simpática fiesta en su sede central de Madrid, a la que asistieron personajes de la vida pública madrileña, deportistas, aficionados y clientes de la marca. **Alfred Waschl**, director general de Porsche España, fue el maestro de ceremonias del cumpleaños, mientras que **Fernando Barrena**, jefe de marketing, hizo una exposición de lo que ha significado hasta ahora el Porsche 911 y de su historia, tanto en su faceta de producto de mercado, como en su participación en pruebas deportivas. La fiesta terminó con un



espectacular castillo de fuegos artificiales y con suelta de globos. Coincidiendo con la fiesta, Porsche España presentó el Porsche 911 Aniversario y el **Porsche Speedster**. En los próximos días Porsche España celebrará de manera itinerante el cumpleaños del Porsche 911 por las principales ciudades españolas y presentará los nuevos modelos a sus clientes.

LAS AUTOVIAS SON PARA EL VERANO

EL ministro de Hacienda, **José Borrel**, responsable, mientras no se diga lo contrario, de las infraestructuras de este país, sigue cumpliendo su palabra. Prometió que antes de finalizar el año verían la luz más kilómetros de autovías. En efecto, para el éxodo veraniego **100 nuevos kilómetros** de vías de alta

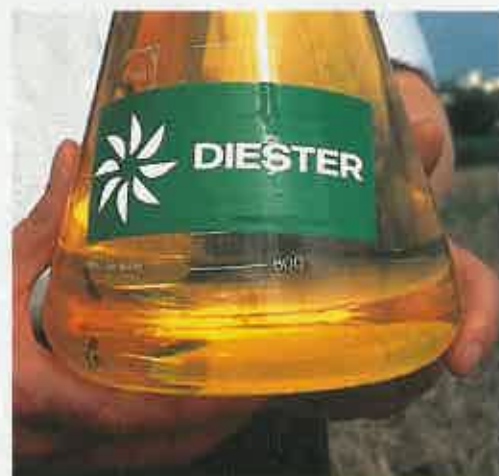
capacidad van a ser puestos en servicio. Los **tramos** que serán inaugurados son: Cartagena con la autovía de La Manga, variantes de Estepona y Marbella, Alameda-Puerto Lumbreras, Navalmaral de la Mata-Almaraz, Las Segadas-Mieres, Paradores-Benavente y el puente internacional sobre el río Miño en Tuy.

CARBURANTE BIOLOGICO DE TOTAL

ACEITE de colza, mezclado al cinco por ciento con gasóleo, es el nuevo carburante que la marca de lubricantes **Total** ha lanzado en el país y que hará galopar a los motores diésel. Bautizado con el nombre de **Diester** y suficientemente experimentado desde septiembre del año 1991, reduce considerablemente la emisión de los gases de escape de los motores diésel y abre un nuevo camino a todos los productos oleaginosos.

El aprovisionamiento del nuevo **bio-combustible** estará asegurado

por siete depósitos, de los cuales cuatro ya son operacionales, del grupo francés, repartidos por el país vecino.



Con Mobil 1® sólo tendrá que preocuparse del aceite de su bronceado.



Puede que todos los aceites lubricantes le parezcan iguales, pero de su elección dependerá tumbarse tranquilamente al sol o tener una vez más problemas con su motor.

Por eso, elija el único aceite lubricante que le proporciona una protección absoluta, incluso en las condiciones más adversas.

Por qué conformarse con menos si puede elegir Mobil 1®

Mobil 1 ha sido sometido a pruebas de temperaturas desde -50° C. hasta 230° C. Los resultados demuestran que a altas temperaturas, se mantiene su poder de lubricación con un mínimo consumo de aceite, mientras que a las más bajas aún permanece lo suficientemente fluido.

Con Mobil 1 sólo tendrá que preocuparse de su bronceado.



Mobil Oil, S.A. Telf.: (91) 537 94 00. Fax: (91) 563 68 29

BOLAS, BOLOS Y PERIODISTAS

Y risas y compañerismo y deportividad y mucho humor. Todos los ingredientes que buscábamos, los encontramos durante los dos días en que se ha desarrollado este ya tercer campeonato de Bowling, organizado por **Motor 16** y patrocinado por la firma inglesa **Rover**.

Se batieron muchos records en estas dos jornadas. Uno de inscritos, ya que se superaron los 150; otro de premios, al repartirse más de 25 regalos y trofeos y el de la competencia, al darse cita todos los profesionales de la información del motor, «rival» en la actividad laboral pero siempre amigos.

Algunas cifras dejan claro la magnitud del acontecimiento. Por ejemplo se tiraron aproximadamente **11.000 bolas** de 5 kilogramos y cayeron una media de **60.000 bolos** a la tarima de las pistas. El día intermedio de descanso se agotó el

Reflex en las farmacias de Madrid y más de 100 jugadores sufrieron en sus carnes el dolorcillo de las agujetas. Se repartieron **500 camisetas** con el logo del torneo y **600 pins**, casi obligatorios en los últimos tiempos en cualquier acontecimiento. La Bolera **AMF de La Vaguada**

estuvo cerrada durante dos jornadas para el torneo y pusieron a nuestra disposición seis personas que vigilan de cerca el desarrollo de la competición. Pero es hora de hablar de los ganadores. El campeonato femenino tuvo un claro líder durante toda la competición, trabaja en *Auto Aventura*, se llama **Giovanna G. de Calderón** y quedó en primer lugar. Marisol Borrás del Team Motor 16 se tuvo que conformar con la segunda plaza y Rocío Juárez de *Solo Moto* con una estupenda tercera posición.

La clasificación masculina no tuvo un claro vencedor hasta el último momento. Así, **Jesús Álvarez**, de TVE, después de una semifinal mediocre, se proclamaba finalmente campeón al efectuar tres partidas brillantísimas. **Andrés Más**, aunque



intentó dejar el pabellón de Motor 16 en lo más alto del podio, tuvo que conformarse con la segunda plaza. **Luis Rivas**, también del Team Motor 16, quedó en un meritorio tercer lugar.

También hubo premios a la mejor

partida del primer día, que se llevó a casa **Alfonso Nieto** (hijo) y al Bolero más simpático que desde el día siguiente encontraba puesto de honor en la vitrina de trofeos de Rover, al ser concedido a su jefe de Prensa, **Sergio Domínguez**.



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.



Shell
HELIX
PROTECCION SIN LIMITES.

VERONA CR 43 DE BLAUPUNKT

DENTRO de los nuevos modelos de autorradio incorporados a su nuevo programa de Autohifi'93, la marca alemana **Blaupunkt** cuenta, en su gama media, con un aparato, el **Verona CR 43**, que ofrece unas prestaciones brillantes bajo una línea de avanzado diseño. Sus características principales incluyen la posesión de FM estéreo, OM, OL, 6 x 5 posiciones de memoria, FM Travelstore, Preset-Scan y Scan en FM, pletina de casete con autoreverse.

Además incluye excitación independiente de graves y agudos y posee 4 x 7,5 vatios musicales.

Para la protección antirrobo está dotado de código, indicador de LED intermitente (desconectable) y además este modelo es extraíble de serie.

El **diseño softline** atrae por su funcionalidad; la visibilidad es excelente, incluso a oscuras, gracias al nuevo diseño nocturno. Un vis-

tazo al **display** de gran tamaño informa de todos los ajustes esenciales.

6 x 5 posiciones de memoria son suficientes incluso para la creciente oferta de programas. El **Preset Scan** permite iniciar la recepción de la emisora registrada en la memoria y el **Scan** iniciar la recepción rápida de todas las emisoras en FM durante unos segundos. Con el FM Travelstore se pueden sintonizar, automáticamente, las cinco emisoras más potentes de la zona.

El Verona CR 43 cuenta con una pletina casete con autoreverse, controles independientes para los sonidos graves y agudos y un diodo **LED** intermitente que indica a todos aquellos amigos de lo ajeno que hay un **código electrónico** y que el robo no merece la pena.

ALTAVOCES PYLE

La marca norteamericana de altavoces para coches Pyle, ha presentado en nuestro país sus nuevos catálogos. Como estrella de su línea están los «tubes» para graves, que facilitan muchísimo las instalaciones. En el pasado Salón de Barcelona destacó su línea Multi-Element, es decir, altavoces de todo tipo para montaje de vías separadas o conjuntas. Destacar su producción de cajas especiales para todo terreno, pick-up, etc.



Ranger La alarma que vigila por tí... y luego te lo cuenta.



La alarma VOICE además de disponer de todas las funciones de un modelo de alta gama, incorpora la función VOZ (Voice). La función VOZ indica al usuario el motivo concreto del disparo de la alarma, eliminando radicalmente las dudas que crean otros sistemas de aviso para la interpretación del motivo que ha provocado el disparo.

Es tan importante la vigilancia de una alarma como saber que ha sucedido durante su ausencia. Y todo ello de viva voz.

Distribuido por: **RADIOVOX, S.A.** Can Bruixa, 30-40 (Les Corts), 08014 BARCELONA. Tel (93) 490 81 40. Fax (93) 490 11 16



Sueños de Grandeza



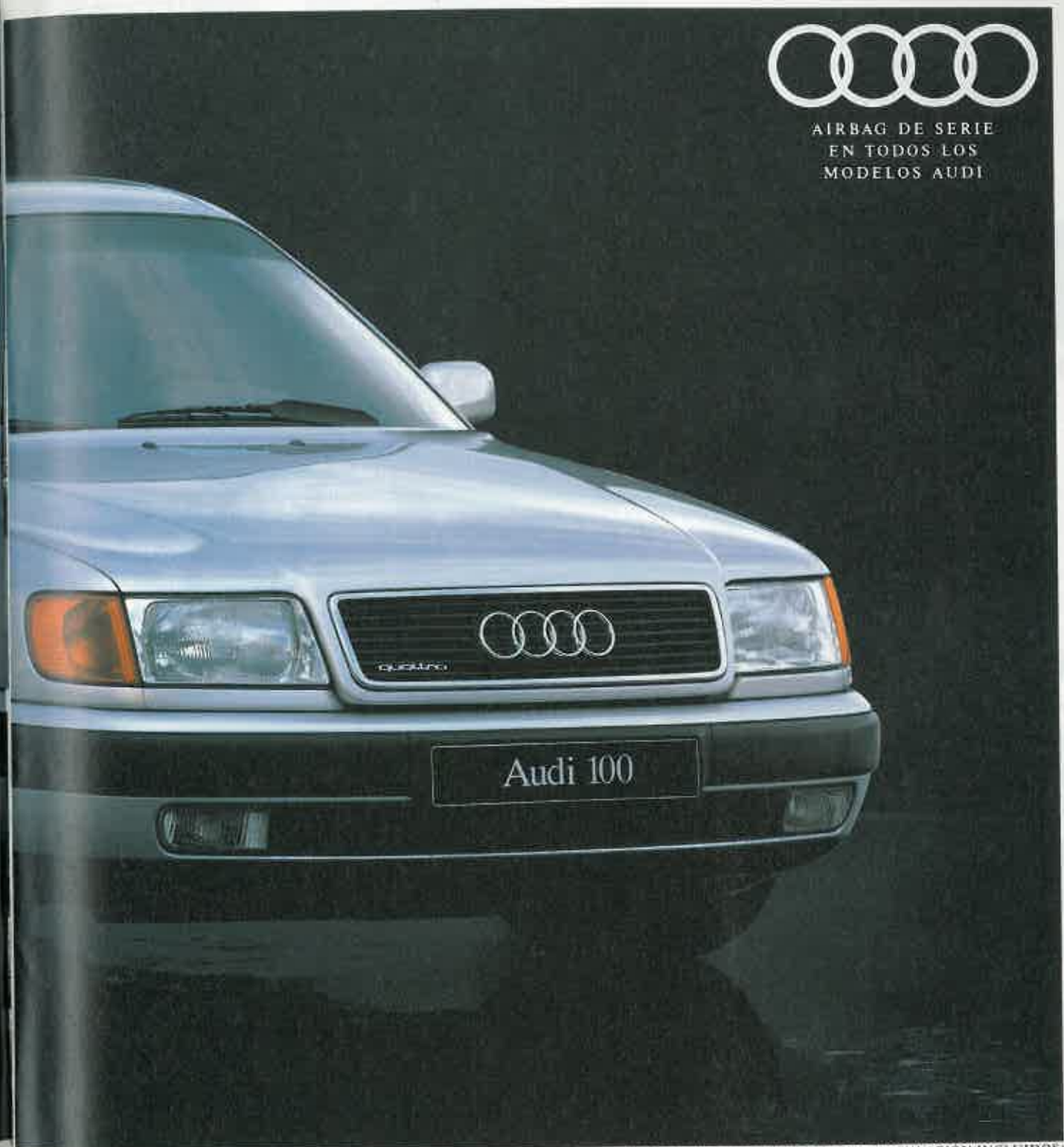
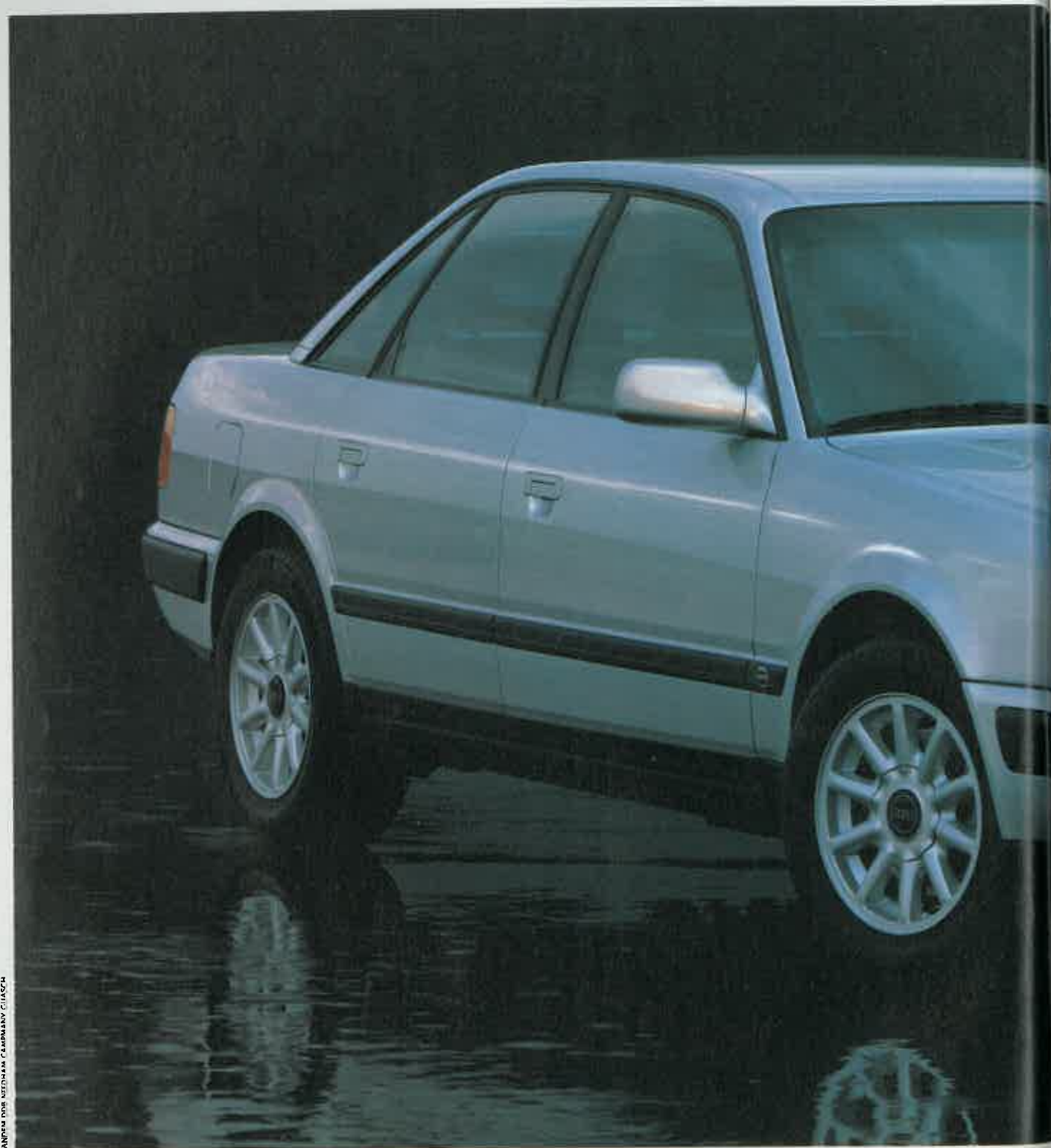
HONDA NSR 125R

¿Quién no ha soñado alguna vez con pilotar la fabulosa Honda NR? Pues no desesperes, ahora tienes la nueva HONDA NSR 125R, hermana pequeña de la moto más fascinante del mundo. Su potente motor y línea agresiva la configuran como la moto más deseada de su categoría. Atrévete con la nueva NSR. Vivirás auténticos sueños de grandeza.



con HONDA

MONTESA-HONDA, S.A. Polígono Industrial "CAN ROCA" - C/ Del Mar del Nord, s/n. 08130 Santa Perpètua de Mogoda, Barcelona



AIRBAG DE SERIE
EN TODOS LOS
MODELOS AUDI

¿Qué es la riqueza? Nada, si no se gasta. Nada, si se malgasta.

Manuel Bretón de los Herreros

En pocas ocasiones se tiene la sensación de haber empleado tan bien el dinero como a los mandos de un Audi 100. Un automóvil de vanguardia que recoge el objetivo de Audi de ofrecer lo máximo en equipamiento y prestaciones. Con un motor de hasta 230 CV que hace conocer, tanto en carretera como en el tránsito urbano, la diferencia entre invertir y gastar. Con un confort que, desde el primer momento, sólo reporta beneficios. Y con una seguridad

GAMA AUDI 100 DESDE 3.880.000 PTAS. PVP RECOMENDADO (IVA, TRANSPORTE E IMPUESTO DE MATRICULACIÓN INCLUIDOS).

poeta español.

activa y pasiva que incorpora de serie, como en todos los Audi, el Airbag, el ABS, el sistema exclusivo Ten, la tracción delantera y, según versiones, la tracción total a las cuatro ruedas quattro®. Para que su dinero esté siempre depositado en lugar seguro. Póngase al volante de un Audi 100. Al fin y al cabo, ¿para qué sirven las riquezas?



A la vanguardia
de la técnica



8 ó 10 VALVULAS

QUIERO comprar un coche próximamente y me asalta una duda que tengo que disipar rápidamente. Me gusta el Vectra pero no se si comprar la versión de ocho válvulas, la del motor de dos litros y 129 caballos o la de 16 válvulas más deportiva y que proporciona 150 caballos. Soy un conductor normal que me gusta correr lo justo, adelantar con agilidad y que sólo voy cargado a tope tres veces al año. ¿Qué me recomiendan?

Julio Arqueme
San Sebastián

R.- Sin rodeos, existen 600.000 pesetas de diferencia que bien se puede ahorrar comprando la versión de 129 caballos. El aumento de autovías (por lo que ya no hay que efectuar tantas maniobras de adelantamiento) y las continuas limitaciones de velocidad hacen aconsejable esta versión, que dado su planteamiento le va a cubrir con creces todas sus necesidades. También observará un menor consumo, muy importante dado los tiempos que corren.

FALTAR A LA VERDAD

LEÍ en su publicación una oferta que realizaba una marca en uno de sus modelos y cuando llegué al concesionario y prácticamente la operación estaba hecha, se negaron a descontarme el dinero. Dejé temporalmente la operación y no sé qué hacer porque no hay muchos más concesionarios cerca de mi localidad. ¿Puedo ejercer algún tipo de presión sobre el vendedor o está en su derecho?

Feliciano Romero
Lugo

R.- Si la marca ha realizado una campaña publicitaria de la oferta en cuestión y en función de que ésta acabe cuando se agoten las existencias o en una fecha determi-

nada, la verdad es que es difícil poder reclamar algo así. Siempre pueden decirle a uno que se han agotado los vehículos en stock, sin embargo, si se ha realizado campaña publicitaria y no se hace mención al número de existencias, tiene usted todo el derecho a exigir esa oferta. Por otro lado, si no existe esta campaña publicitaria, los concesionarios no están obligados a realizar ningún tipo de oferta. La marca establece una serie de ofertas mensuales recomendadas que los concesionarios llevan a cabo según crean conveniente.

EL TIMO DEL ACEITE

EN un periodo de tiempo no superior a un mes, he comprobado con asombro el precio de una misma lata de aceite en tres establecimientos diferentes. La lata en cuestión era una lata de aceite de cinco



litros de la marca SEAT Supermulti-grade. En una gasolinera de la carretera de Extremadura, en el cruce con la de Ávila, la lata costaba 4.500 pesetas. En una gasolinera del centro de Madrid, el precio de la referida lata era de 3.500 y en los supermercados Alcampo, exactamente la misma cantidad de aceite costaba 1.500 pesetas. Ahí queda eso. No me llevo comisión de las grandes superficies, pero creo que la cosa está clara.

Urbano Hernández
Madrid

CARNÉ DE MOTO

LES escribo para protestar enérgicamente contra la DGT y en concreto por la forma de adquisición del permiso de conducir motocicletas sin una prueba rigurosa, lo que supone el no saber en realidad cómo se conduce el vehículo. Tengo 13 años, conduzco motocicletas desde los 8 años y no entiendo cómo se les concede a la gente el permiso sin, probablemente, no haber conducido moto en la vida. En mi caso aún tengo que esperar nueve meses para sacármelo.

Alejandro Luna
Málaga

COMPRA REVISTAS

ME gustaría saber si hay alguien interesado en desprenderse de los números del 1 al 152 (ambos inclusive) y me los quisiera regalar o vender que se ponga en contacto conmigo llamando al teléfono 958/733063. Me gustaría también que realizáseis un estudio sobre el precio de los coches nuevos en distintos puntos de la geografía española, sobre todo en las poblaciones pequeñas, que es donde existe más diferencia de precio.

Lázaro Miras
Granada

OJO AL DATO

EN su lista de precios, en la columna dedicada a los Ford Escort diésel, adjudican un precio para el aire acondicionado de 74.000 pesetas, justo la mitad que en los demás modelos. ¿Me podrían explicar el porqué de esta rebaja en estos modelos concretos?

Eduardo Cañas
Mérida

R.- La razón es muy simple. Este modelo lleva dirección asistida de serie y como no se pueden combinar ambas por problemas de espacio, al montar el aire acondicionado se elimina la dirección asistida. Sorpresa que se lleva todo comprador que quiere su Ford Escort diésel a tope de equipamiento.



CITROËN AX

NEW LINE



AIRE ACONDICIONADO GRATIS

O UNA OFERTA EQUIVALENTE

Llantas en accesorio

Citroën AX New Line. Con aire de campeón. Con toda la experiencia del Campeón de España de Rallyes de Tierra 1992, llega el Nuevo Citroën AX New Line. Joven, con fuerza, con otro aire. Aire Acondicionado gratis o una oferta equivalente. Y un equipamiento genial: Paragolpes sport, kit de protección lateral, pasos de rueda ensanchados, faros antiniebla, faros halógenos, luneta trasera térmica, volante deportivo de tres brazos y pomo de palanca de cambios tipo sport con fuelle de cuero, llantas sport, spoiler delantero... Con detalles para sentirte en primera línea: Asientos deportivos envolventes tipo GT, cuenta-revoluciones, alarma sonora de olvido de luces encendidas...

La Nueva Serie Especial Citroën AX New Line te ofrece dos motorizaciones: Citroën AX 1.1i gasolina y 1.4 D diésel. Motores potentes, robustos, seguros y fiables, con excelentes prestaciones. Nuevo Citroën AX New Line... en primera línea.

Gama Citroën AX 3 puertas		PVP*
AX 11 TE 4v	Sin aire Acondicionado	940.000 Ptas.
AX 11 TE 5v	Con aire Acondicionado	1.120.000 Ptas.
AX 11 Image	Sin aire Acondicionado	1.082.000 Ptas.
AX 11 New Line	Con aire Acondicionado	1.232.000 Ptas.
AX GT Line	Con aire Acondicionado	1.405.000 Ptas.
AX GTi	Con aire Acondicionado	1.683.000 Ptas.
Promoción similar en modelos 5 puertas		

Citroën AX desde **940.000** pesetas*

CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS

*Precio recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y oferta promocional. Válido hasta fin de mes para vehículos en stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.



CITROËN AX ¡GENIAL!

Nuevos Mercedes Clase E EL ÚLTIMO RETOQUE

La serie W 124 de Mercedes ha sufrido una serie de cambios estéticos y mecánicos que ponen toda la gama al día. A partir de ahora, la letra E denominará a toda la gama intermedia del fabricante alemán.

DE todas las mejoras introducidas en estos modelos, la más destacable es la llegada de los nuevos motores diésel con tecnología de cuatro válvulas por cilindro. Estos motores, en configuración de cinco y seis cilindros, incorporan toda una serie de elementos de gestión que hasta el momento parecían exclusivos de los

motores de gasolina. Como es lógico, con la introducción de los nuevos motores, se consigue una mejora del rendimiento notable. La mejora en las cifras de potencia y par sube en torno a un veinte por ciento, mientras que en lo que se refiere a consumo se consigue un ahorro de un ocho por ciento. También resulta espectacular la reduc-

ción de las emisiones de escape, que se pueden establecer en un 30 por ciento menos contaminantes.

Las ventajas fundamentales de la aplicación de las cuatro válvulas por cilindro en los diésel se centra en la mayor facilidad para que los gases circulen a través de los cilindros. A esta técnica se une la tradicional precámara que emplea Mercedes





POCOS CAMBIOS
En el interior del Clase E se mantiene el tradicional ambiente sobrio de la marca, pero con algunos detalles nuevos, como la tapicería.

DETALLES DE ESTILO

En el exterior los cambios sólo serán descubiertos por los más observadores.



AHORA EL 220 CABRIO
Con la renovación se ha ampliado la oferta de los descapotables, que ahora se ofrecen con el motor 220 y 320.



monóxido de carbono que se encuentran en los gases se convierten en dióxido de carbono y vapor de agua al pasar por el catalizador.

En sus motores diésel con lo que se consigue un resultado óptimo en cuanto a rendimiento y suavidad de funcionamiento. En el escape se ha montado un catalizador de oxidación, cuya misión se complementa con un sistema de recirculación de los gases de escape. Gracias a un avanzado sistema electrónico, el volumen de gases que están sometidos a la recirculación es siempre el mayor que permiten las condiciones de funcionamiento. Los hidrocarburos y el

Otra de las peculiaridades de los nuevos motores diésel de cuatro válvulas es la utilización, en el seis cilindros de un colector de admisión de resonancia variable, semejante al que se emplea en los motores de seis cilindros de gasolina. Este mecanismo, gestionado electrónicamente, influye directamente en el par del motor. En el motor de tres litros y seis cilindros diésel que estrenan los Clase E, se han diferenciado tres etapas. Por debajo de 2.500 revoluciones por minuto, las dos compuertas del colector se cierran de forma que el colector tenga

su mayor longitud y los gases lleguen con más velocidad a la cámara de combustión y, por lo tanto, el llenado de la misma sea mejor. Al superar este régimen se abre una de las compuertas, acortándose la longitud efectiva del colector. La tercera etapa se alcanza a un régimen de 3.300 revoluciones por minuto, cuando las dos compuertas quedan abiertas y, por lo tanto, se favorece

la entrada de un gran volumen de aire en las cámaras de combustión. Todo el sistema está gestionado electrónicamente y se evalúa el régimen del motor, la carga y la posición del acelerador. Los resultados son evidentes, ya que el margen de utilización del motor se amplía considerablemente y se alcanzan niveles de potencia y par que hasta ahora sólo estaban al alcance de

motores sobrealimentados. El resto de las modificaciones que afectan a toda la gama se centran en el nuevo diseño de la tradicional rejilla del radiador, la disposición de la estrella y una nueva forma de la parte posterior. Los paragolpes son de nuevo diseño, más envolventes y pintados del mismo color que la carrocería. También se ha aprovechado esta ocasión para modificar la

denominación de toda la gama. A partir de ahora estos modelos se diferenciarán del resto por la letra E. Así pues, se continúa con la tradición impuesta por la Clase S, que recientemente se ha visto ratificada por la aparición de la Clase C. Cada modelo vendrá denominado por su letra y por un número de tres dígitos, que coincide con la capacidad del motor. Así pues, el Mercedes E

COUPÉ MÁS DEPORTIVO

Las versiones de dos puertas también están disponibles con motores 220 y 320.



FAMILIAR DE LUJO
Los T, versiones familiares de la Clase E, han sido mejorados en detalles del interior.

FICHA TÉCNICA

	250D	300D
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	5 en línea	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.497	2.996
Nº válvulas por cilindro	2 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Compresión	22,0 a 1	22,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	113 cv/5.000	136 cv/5.000
Par máximo / r.p.m.	17,6 mkg/2.800	21,4 mkg/2.200
TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	De bolas, asistida	De bolas, asistida
Diámetro de giro (m)	11,3	11,3
FRENOS		
Sistema (Del/Tras)	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Multibrazo	Multibrazo
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1.420	1.470
Largo/ancho/alto (mm)	4.740/1.740/1.431	4.740/1.740/1.431
Capacidad del depósito (l)	70	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	15,5	12,8
Velocidad Máxima (km/h)	190	200
Consumo Urbano (l/100 km)	9,1	9,8
A 90 km/h (l/100 km)	5,4	5,5
A 120 km/h (l/100 km)	6,8	6,9

220 dispone de un motor de 2,2 litros.

Por último, entre las novedades, hay que destacar una renovada política comercial, acorde con los tiempos de crisis que corren. Los nuevos Mercedes de la Clase E disponen de un equipamiento mucho más completo, *airbag* de serie en todos, con unos precios muy competitivos, con lo cual la relación valor precio se ha visto claramente mejorada. No obstante, la larga lista de opciones que tradicionalmente ofrece Mercedes a sus clientes seguirá estando vigente. Para los más deportistas está disponible el acabado Sportline, con mejoras en el interior y en el tren rodante.

Un total de 26 variantes componen la nueva Clase E, de las cuales diecisiete utilizan motores de gasolina y el resto de gasóleo. Las variantes de carrocerías se mantienen igual: berlina de cuatro puertas, coupé de dos, familiar y cabriolet. A estas versiones hay que añadir la carrocería larga que sólo está disponible con el motor 280 de gasolina y 250 diésel.

Los interiores no han sido olvidados y, aunque el ambiente general del habitáculo se mantiene en lo que viene siendo tradicional en Mercedes, hay retoques y la introducción de una nueva carrocería de *jacquard*, que se emplea en las partes centrales de la banqueta y el respaldo. En las versiones T, es decir, con carrocería familiar, el respaldo del asiento posterior ha sido reforzado para resistir el empujón de la carga en caso de un frenazo o de una colisión. Por su parte, el cabriolet ha sufrido una importante mejora. El anterior Mercedes 300 CE Cabrio ha dejado parco a los actuales Mercedes 220 E y 320 E cabrio. Se incorporan a esta carrocería los nuevos motores de 24 válvulas y aparece una nueva versión que baja el listón para los que quieran acceder a este exclusivo modelo.

La nueva gama acaba de ser presentada en Alemania y su llegada al mercado nacional todavía se retrasará algunas semanas, pero se presenta como una clara respuesta a la agresiva política que están desarrollando los rivales más directos en el mercado de las berlinas de lujo, tanto europeos como japoneses. ○

V. P.

NUEVO PEUGEOT 306

AIRE ACONDICIONADO GRATIS

- Aire Acondicionado Gratis o importantes ventajas.
- 5 puertas.
- Hasta 103 C.V. de potencia.
- Desde 5,0 litros a los 100 km/h.
- Los mayores avances en seguridad activa y pasiva.

PEUGEOT 306 - 5 PUERTAS

DESDE 1.498.000 PTAS.
IVA, IMPUESTO DE MATRICULACION Y TRANSPORTE INCLUIDOS

PEUGEOT

Nuevos modelos Fiat

DISEÑO DE ALTO NIVEL

Fiat sigue la racha de lanzamientos y acaba de mostrar el aspecto definitivo de su nuevo modelo: el Coupé. Su lanzamiento comercial está previsto para finales de este año.

DESPUÉS de muchos años sin tener ningún coupé en su gama, Fiat retoma esta tradición y en los próximos meses va a presentar en público un coupé de cuatro plazas realizado sobre la base mecánica de los Fiat Tipo y, por lo tanto, se trata de un tracción delantera. Destaca en este coche el cuidado diseño, realizado por el americano Chris Bangle. En cuanto a la mecánica, el nuevo coupé ira impulsado por el motor

válvulas con potencias de 140 caballos en la versión atmosférica y 190 en la sobrealimentada.

Para finales de 1994 se espera la aparición del motor modular de cinco cilindros de veinte válvulas.

Este modelo se va a construir en las cadenas de Pininfarina, que tam-

bién ha sido el responsable del diseño del interior.

Por otra parte, hay que señalar que Fiat tiene ya preparado el cambio realizado sobre la base del Punto. Es un pequeño descapotable, sin arco central, cuya principal baza va a ser un precio muy competitivo



dentro de este segmento. Aunque el sistema de la capota resta un poco de espacio útil en el habitáculo, el coche sigue siendo perfectamente utilizable como un cuatro plazas y resulta claramente más amplio que la mayoría de los descapotables de su competencia.

Todavía es pronto para saber cuándo estará disponible este descapotable, pero casi seguro que la próxima primavera ya rodará por las carreteras europeas.

G.P./V.P.

OTRO PUNTO
Antes de que la versión convencional haya sido lanzada, Fiat ya prepara el descapotable de su nuevo modelo.



Opel Astra Cabrio

UN PASO ADELANTE

Pocas sensaciones tan agradables como conducir un coche descapotable por una zona playera. Lo que hasta ahora parecía exclusivo de la jet y de algunos dirigentes socialistas, comienza a popularizarse.

POR extraño que parezca, España no es un país donde los coches descapotables tengan éxito. En el pasado año, sólo se vendieron 600 unidades y en los primeros meses del año, la caída de la demanda de estos cabriolet está siendo preocupante. Pese a ello, General Motors ha decidido comercializar un coche descapotable, basado en Opel Astra, que reúne no pocas innovaciones. Como de lo que se trata es de superar a los rivales, sobre lo conocido en el segmento (Renault 19, Ford Escort y Volkswagen Golf) aporta una capota de accionamiento eléctrico y un mayor volumen de maletero. Esto, como elementos definitivos. En lo accesorio, pero no menos importante, un buen equipamiento de seguridad. Para definirlo por completo, resta por conocer el precio, algo que no se sabrá hasta septiembre, cuando comience a venderse en España.

Esta fecha no acaba de comprenderse muy bien, ya que en teoría, es en los meses estivales cuando deberían venderse estos coches descapotables. Máxime cuando este coche ya se vende en otros países europeos. Como tampoco se comprende la cerrazón de los responsables germanos en olvidarse del aire acondicionado, aún no disponible para el Astra Cabrio (sí para los otros Astra), pese a la fuerza con que se ha pedido desde GM España. De todos modos, un equipo de aire acondicionado podrá ser instalado por los concesionarios.

A nuestro juicio, Astra Cabrio reúne todas las cualidades para convertirse en un éxito. En primer lugar,



AL VOLANTE



SIN ARCO CENTRAL
El Opel Astra Cabrio no tiene arco central, configurando unas líneas muy abiertas y estilizadas.

por su concepción. Es un coche elegantísimo, en el que la mano del diseñador, Enrico Bertone, se aprecia en infinidad de detalles. La ausencia de montante central le proporciona una simplicidad de líneas remarcable y una sensación «pleno-aire» que hasta entonces estaba restringida a los coches de mucho más porte.

Tradicionalmente, los cabrio son especialmente apreciados por las mujeres, para quienes presentaba siempre un verdadero engorro el sistema de cierre de la capota. Los coches de este tamaño, con capotas de pliegue manual, ofrecían demasiadas dificultades a todas las mujeres y a la mayoría de los hombres y muy pocas veces puede llevarse a cabo sin la ayuda de una segunda persona. El Astra Cabrio recurre a un sistema de accionamiento eléctrico, que una sola persona en menos de un minuto puede capotar o descapotar. Si luego el precio acompaña, esta ventaja es un torpedo en la línea de flotación de toda la competencia.

Como lo es su mayor amplitud interior y del maletero. El Astra Cabrio está basado en la plataforma de la versión de cuatro puertas, ligeramente más larga que el cinco puertas. Gracias a esto, el hueco destinado a la capota plegada resta menos espacio, quedando un maletero de 390 metros, que es una cifra más que suficiente para un cabrio y desde luego muy superior a la de sus rivales: 320 litros para el Escort, 255 para el Renault 19 y 220 para el veterano Golf de la primera generación, que al fin va a ser sustituido muy pronto.

La ausencia de arco central es algo a lo que ya se atrevió Renault cuando lanzó su R-19. Proporciona una «libertad» de líneas a la que los responsables de estilo no quieren renunciar y con razón. Con un arco de seguridad central, salvo que las dimensiones sean muy grandes, restan unas plazas traseras encajonadas lateralmente. Sin embargo, la seguridad que ofrece un arco central es innegable. Especialmente en ca-



so de vuelco. Los expertos en seguridad nos demuestran, con cifras en la mano, que sólo en el cuatro por ciento de los accidentes se produce el vuelco y que, en sólo una pequeña proporción, en caso de vuelco, un arco de seguridad central reduciría los daños físicos. Bien, las cifras son las cifras, pero el hecho innegable es que cualquier descapotable, en caso de vuelco, es notablemente más peligroso que un coche con techo rígido. Es algo consustancial con los descapotables y quien se compra uno de estos coches es consciente de ello.

Pero en modo alguno la seguridad se ha obviado en el Astra Cabrio. Al contrario. La protección lateral con doble barra de acero, característica de todos los Astra, se mantiene en el cabrio, al igual que los sensores de los cinturones de seguridad. Desde este aspecto, todo son ventajas. Por si fuera poco, opcionalmente se ofrece un *airbag* para el conductor, de doble capacidad que el *eurobag* de homologación.

FICHA TÉCNICA



2.0

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1998
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 cv/5.400
Par máximo / r.p.m.	17,0 mkg/2.600
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Tambor.
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1150
Largo/ancho/alto (mm)	4.239/1.688/1.400
Capacidad del depósito (l)	52
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	10,0
Velocidad Máxima (km/h)	195
Consumo Urbano (l/100 km)	10,7
A 90 km/h (l/100 km)	6,1
A 120 km/h (l/100 km)	7,8

ESTANQUEIDAD PROBADA
Estudios en cámara de estanqueidad aseguran un cierre perfecto de la capota, a prueba de diluvio.

Este aspecto de la seguridad pasiva está íntimamente ligado a la rigidez general de la carrocería. Un mal típico de los descapotables es su falta de rigidez. Al faltar el techo, todas las tensiones que se originan en las suspensiones se transforman en deformaciones de la plataforma. Para el Cabrio, un complejo sistema informático de simulación ha permi-



CIERRE FÁCIL
El sistema eléctrico de cierre permite abrir o plegar la capota, con absoluta facilidad, por una sola persona.

tido reforzar el chasis sin cargar excesivamente el peso del conjunto. En una primera impresión hemos podido verificar la ausencia de los cruídos y retorcimientos tan típicos de los cabrios de tamaño medio. Ésta es otra de sus virtudes, menos verificable, pero no menos importante. Ahora, a esperar el precio.

○
Jose María Cernuda



ESTABA ahí, majestuoso y azul, en el patio del santuario del automóvil por el que tantas veces cruzó Enzo Ferrari, con su silencio misterioso, con su andar pausado. Lejos del vaivén de sus hermanos, todos rojos, el 456 GT 2+2 parece

AL VOLANTE

querer pertenecer a una casta diferente, dentro de la misma estirpe sectaria de los Ferrari. De algún modo es el heredero de aquel primer 250 2+2 que apareció en 1960 y ha venido a corroborar la dinastía de los Ferrari menos egoístas, entre los

que se encuentran el 330, el elegante 365, el GT/4 de 1972, el híbrido 400 Automatic y el 412 de hace nueve años.

Su presencia es imponente. Y con una sola mirada, su estética de líneas redondeadas recuerda algo al

Daytona aunque, en el fondo, sólo se parece así mismo y reafirma la singularidad de todos los Ferrari diseñados por Pininfarina. No pretende ser un coche de representación, ni ser condescendiente con las exigencias del cliente norteamericano; tam-



Ferrari 456 GT 2+2

PODER

Es una lujosa butaca capaz de rodar a más de 300 kilómetros por hora. Tiene 442 caballos de potencia y reúne todas las condiciones para ofrecer las sensaciones más placenteras de la conducción. En Italia saldrá a la venta al precio de 30 millones de pesetas al cambio. Es el Ferrari más polifacético y lujoso. En pocos segundos pasa de un cómodo coupé a un rabioso deportivo.

AL VOLANTE

poco es el Ferrari que sueña el horterero, ya que su ostentación se basa en el perfecto matrimonio entre la alta tecnología y la elegancia, en virtud de la más amplia variedad de conducción, confort y seguridad.

En cierto modo, es el Ferrari menos Ferrari, y que desde allá arriba

el 456 GT, proyecto encomendado al ingeniero Franco Cimatti, imperó la idea de realizar un coche líder en la categoría de los coupé deportivos 2+2, en el que se conjugaran conceptos que pocas veces, o casi nunca, se han tenido presentes en los Ferrari. La facilidad de conducción,

ra bien, la habitabilidad, el confort de marcha y el lujo ornamental, debía ser el necesario para satisfacer a jóvenes devotos del Cavallino, maduros aristócratas, frágiles condesas, influyentes políticos o pilotos de Fórmula 1 retirados. Sin lugar a dudas, se trataba de un reto insólito para

gas hasta finales de 1994, con un ritmo de producción de dos unidades por día a partir de la mitad de julio del presente año.

La concepción del chasis se basa en una estructura tubular de acero, a la que se ha integrado un semimonocasco en chapa de acero sometida

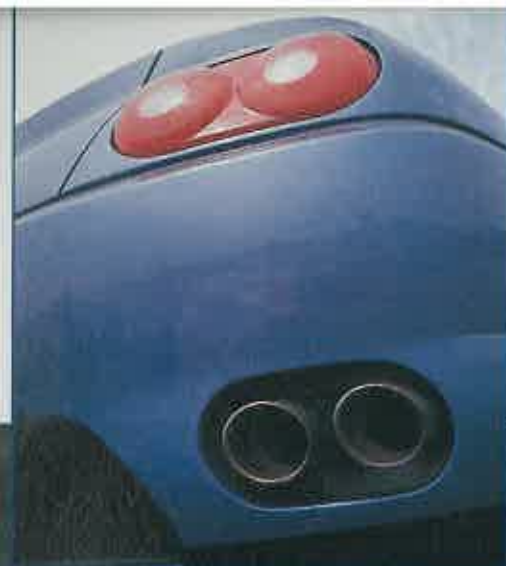
me disculpe el Commendatore que, si pudiera, contestaría con suficiencia: «Lo hacemos nosotros, tiene 442 caballos de potencia y corre a más de trescientos kilómetros por hora. Si conoce algo mejor, dígame-lo, yo le felicitaré».

Desde que se comenzó a perjeñar

combinada con la máxima seguridad, se debía de combinar con la gran potencia del motor, la elasticidad de respuesta a cualquier régimen sin verse penalizada por el tráfico urbano o por varios cientos de kilómetros de autopista recorridos a más de doscientos cincuenta por hora. Aho-

los hombre de Maranello; sin embargo, necesario desde el punto de vista comercial y prueba indiscutible de la tecnología que vive tras sus muros. Ahora, el 456 GT 2+2 es una realidad tangible que, sin haber sido todavía comercializado, ha visto agotadas todas las previsiones de entre-

al tratamiento Feran que, por un proceso químico, reúne especiales propiedades para ser soldado a la chapa de aluminio de la carrocería. En cuanto a la sujeción del motor, se encuentra anclado al bastidor por medio de seis puntos de apoyo, cuya estructura de chapa de acero está





LUJO Y VELOCIDAD
El amplio habitáculo del 456 GT está adornado con lujosos asientos recubiertos con cuero Connolly y alfombrillas de lana. La climatización es excelente y acorde al equiplo de sonido estereofónico. Al contrario que en otros modelos, este Ferrari posee un amplio maletero en el que se ubican un lujoso conjunto de maletas que llevan el sello del Cavallino.



reforzada interiormente con nido de abeja de aluminio. Por cuestiones de peso, el capó se ha realizado con fibras sintéticas reforzadas con nervaduras en fibra de carbono y nido de abeja. Al mismo tiempo, las dos puertas, hechas en aluminio como el resto de la carrocería, están reforzadas lateralmente con un armazón de acero para la protección en caso de impacto lateral.

Un detalle a destacar en el estudio de la carrocería es el maletero de que se ha dotado a este coupé. Distribuido en tres volúmenes, tiene la insospechada capacidad de casi trescientos veinte decímetros cuadrados que, traducidos a términos prácticos, ofrecen la posibilidad de alojar dos maletas grandes, una pequeña, un maletín de viaje, dos estuches medios y una cartera de folios. Al respecto, todo este conjunto, incluido en el precio del coche, está realizado en cuero Connolly del mismo color crema del interior del habitáculo y con igual nivel de acabado y lujo.

Como es de suponer, el motor representa algo especial en éste como en todos los demás Ferrari. Fiel a la tradición, es un doce cilindros en V, en el que se han dispuesto las rampas de los cilindros a sesenta y cinco grados para optimizar el espacio del vano motor y, así, estrechar al máximo la parte frontal del coche. Diseñado por Paolo Martinelli, este propulsor tiene una cilindrada total de 5.473,9 centímetros cúbicos, con una cilindrada unitaria de 456,19 centímetros cúbicos, con cuatro válvulas por cada cilindro y cuatro árboles de levas en cabeza. Toda su estructura realizada en aluminio ha permitido reducir el peso total a sólo 235 kilos, que le convierte en el doce cilindros más ligero de cuantos se han fabricado en Maranello.

La capacidad máxima de rotación está situada en 7.250 revoluciones por minuto, aunque la regulación electrónica del encendido lo ha limitado a 7.000 como régimen de uso continuo. La potencia que eroga este propulsor es de 442 caballos a 6.250 revoluciones por minuto y el sorprendente par motor es de 56 Kgm. a 4.500 revoluciones por minuto.

En esta ocasión, Ferrari ha recurrido a Bosch para todo lo relacionado con la inyección. El sistema Bosch



Motronic M2.7 regula la inyección del combustible, el avance del encendido y la apertura de las mariposas de la admisión. Todo esto, en función de la temperatura, de la humedad ambiente, de la altitud sobre el nivel del mar y, por supuesto, todo esto basado en la temperatura de funcionamiento del motor. En cuanto a estabilidad térmica, cabe destacar que este motor dispone de cuatro bombas de aceite y de un sistema que proyecta un chorro continuo de aceite a ocho bar de presión, sobre la parte interior de los pistones, con lo cual se logra mejor lubricación y estabilidad térmica.

A pesar de los 442 caballos de potencia, el 456 GT dispone de un embrague monodisco con mando hidráulico, cuyos componentes de fricción tienen base cerámica, que asegura fiabilidad y duración acorde con las necesidades.

Uno de los detalles insólitos, al tratarse de un Ferrari, es el cambio con seis velocidades, ubicado en el tren posterior junto al diferencial realizado por ZF. Evidentemente, la carcasa es de aluminio y la lubricación está encomendada a una bomba que mantiene el aceite a una presión de cuatro bar y la ayuda térmica de un radiador.

Las suspensiones representan uno de los puntos fuertes del 456 GT, aunque su geometría es la clásica de Ferrari y está basada en paralelogramos triangulares con barras estabilizadoras y muelles. Sin embargo, los cuatro amortiguadores hidráulicos, realizados especialmente para Ferrari por Bilstein, responden a todo un sistema de funcionamiento electrohidráulico accionado y dosificado electrónicamente.

En primer lugar, un dispositivo electromecánico establece la distancia del fondo desde el suelo, en relación al número de los pasajeros, mientras que el peso del portaequipajes se nivela por medio de otro dispositivo. Una vez encontrada la altura idónea a la carga, la respuesta de los cuatro amortiguadores está supeditada

a una centralita electrónica que recibe información de varios sensores colocados estratégicamente. Estos se basan en la velocidad longitudinal, en la fuerza centrífuga en el paso por curva, al ángulo y rapidez de giro de la dirección, así como a



¡QUÉ JOYA!

Sin lugar a dudas, el motor Ferrari del 456 GT merece el más superlativo de los adjetivos. Potencia y elasticidad le caracterizan y se ven corroborados con su peculiar sonido.

los movimientos verticales del coche. Todo esto se divide en tres programas: suave, medio y duro, seleccionables por el conductor desde el habitáculo. Evidentemente, según el

tipo de conducción, cada uno de los tres programas se regulan al mínimo o máximo de sus propiedades.

Este sistema se ve optimizado por el reparto del peso, que en el 456 GT es del 49 por ciento en el eje posterior y del 51 por ciento en el delantero, ya que al tener el cambio y el diferencial en el tren posterior, se ha colocado el motor de tal forma que la segunda muñequilla del cigüeñal coincide con el eje de las ruedas delanteras. De este modo, los 1.690 kilos que pesa el 456 GT, se reparten de la forma más equilibrada.

La confirmación de que el 456 GT es un Ferrari atípico tiene lugar desde el preciso momento en que se entra en su habitáculo y se busca la postura más idónea para disfrutarlo. Asientos de cuero Connolly, moqueta y alfombrillas de lana en el mismo tono, la puerta que cierra como si de una berlina germana se tratara, la columna de dirección regulable en longitud y altura, así como el asiento y, por último, el espacio. En el 456 GT el conductor ocasional mide más de un metro noventa centímetros y se encuentra cómodamente sentado, con bastante distancia entre su cabeza, el techo y la rodilla derecha no está encajonada entre el volante y la consola.

También sorprende la facilidad del manejo de la leva del cambio, precisa y más suave que las tradicionales de Maranello. Camino de las viradas carreteras que surcan el Abetone, el 456 GT se desenvuelve con sorprendente agilidad por entre el tráfico urbano. El embrague tiene el tacto de cualquier berlina, el motor respira a plenos pulmones sin problemas de sobrecalentamiento, sin tirones y con una suavidad insólita para quien conoce bien los coches de Maranello.

Debido a vicios adquiridos, se piensa que un Ferrari de 4,73 metros de longitud, más de tonelada y media de peso y cuatrocientos cuarenta y dos caballos de potencia, se ha de luchar con él para negociar la selectividad de las curvas enla-



zadas del Abetone. Sin embargo, la elasticidad y la rabia que el motor tiene desde las cuatro mil revoluciones hasta las seis mil reducen drásticamente el uso del cambio, se descubre que los toques de contravolante no son apenas necesarios, ya que la motricidad del 456 GT, combinada con una perfecta respuesta de las suspensiones reguladas en M-medium, proporcionan un apoyo perfecto del coche. En los virajes más cerrados, que se negocian en segunda velocidad, destaca la nobleza de este Ferrari, ya que mientras el punto de apoyo se reparte desde la rueda delantera a la posterior, para encontrarse luego perfectamente encarado a la recta en plena aceleración con un leve toque de volante, permite un paso por curva poco trabajoso y sumamente rápido. Incluso en los momentos de mala

dosificación del acelerador, el patinamiento de las ruedas posteriores es fácilmente controlable sin por eso perder respuesta del motor.

Al entrar en contacto con zonas de asfalto en mal estado, se regula la suspensión en S-soft, cuyo cambio tarda escasamente unas décimas de segundo, y el 456 GT vuelve a sorprender por su adaptación sin penalizar la direccionalidad.

Aunque el contacto con el Abetone ha durado bastantes kilómetros, todos difíciles de negociar, se comprueba que la conducción no ha sido fatigosa, no ha habido sustos y se tiene la sensación de haber perdido el respeto al poderío del 456 GT. En la bajada camino de la autopista A1, se pone a prueba la eficacia del ABS y se ve definitivamente la respuesta del diferencial autoblocante regulado al 25 por ciento en aceleración y 45

por ciento en retención. El comportamiento reafirma lo que ocurrió en la subida al Abetone, con la única duda de que el ABS no permite unas frenadas deportivas acordes con el comportamiento del coche.

Como un regalo de la providencia, el 456 GT se encuentra casi solo en la autopista, lo que le permite estirar la primera velocidad a ochenta kilómetros por hora, la segunda a ciento cuarenta y, antes de engranar la sexta, una rápida ojeada al cuentakilómetros indica que se está rodando a doscientos cincuenta kilómetros por hora, en compañía del inconfundible aullido del V12 Ferrari, que gira a siete mil revoluciones por minuto. Aunque el paso a la sexta velocidad es impresionante por el estirón, la embriaguez de placer, percibida anteriormente por el poderío de coche, pone al conductor en situación de querer algo más de brío hasta alcanzar los trescientos kilómetros por hora. Sólo en una ocasión se logra llevar al propulsor a seis mil trescientas revoluciones con la sexta engranada y la manecilla del cuentakilómetros está fija en la barrera del 300; todavía al propulsor del Cavallino le quedan setecientas revoluciones para desarrollarlo.

Con el 456 GT resulta difícil rodar a menos de doscientos kilómetros por hora, velocidad que sobrepasa en cuarta velocidad, con un poder de aceleración singular. Sin embargo, si el deseo es el de rodar como si de un utilitario se tratara, el 456 GT puede rodar tranquilamente en sexta velocidad a mil quinientas revoluciones por minuto.

En su polivalencia estriba su magia y su nobleza. Un coche capaz de pasar a doscientos cincuenta por hora sobre una zona de asfalto bacheado sin perder direccionalidad y al mismo tiempo convertirse en un cómodo cuatro plazas, para que el «nonno» lleve de paseo a las nietas con muñecas incluidas, merece un calificativo superlativo.

Al margen de esto, que no pasa de ser una concesión, el 456 GT, es tan rápido en el circuito de Fiorano como el 512 Testarossa, encierra el embrujo de la marca que encuentra en el bramido del motor su voz, en el chasquido de la leva del cambio su sello y en el espíritu errante del Commendatore la razón de ser.

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**

FICHA TÉCNICA

FERRARI 456 GT 2+2

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	12 en V a 65°
Cilindrada (c.c.)	5.473,9
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Elec. Motronic
Compresión	10,6:1
Potencia máxima / r.p.m.	442 CV / 6.250
Par máximo / r.p.m.	56 mkg / 4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Posterior
Caja de cambios	Manual 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10
Frenos. Sistema (Del/Trás)	Discos Vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.690
Largo/ancho/alto (mm)	4.730 / 1.920 / 1.300
Capacidad del depósito (l)	110
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,2
Velocidad Máxima (km/h)	320
Consumo Urbano (l/100 km)	20
A 180 km/h (l/100 km)	14
A 250 km/h (l/100 km)	25

VIRTUDES

Diseño de la carrocería.
Motor elástico y comportamiento.
Acabado y equipo.

FORD PROBE 24V

PRECIO: 3.700.000 PTAS.

Asientos estrechos y muy rectos.
Habitáculo limitado en altura.
Suspensión dura sobre baches.

DEFECTOS



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

NUESTROS colegas de la revista norteamericana Motor Trend acaban de elegir coche del año en EEUU al Ford Probe. Al fallar el jurado, compuesto por siete redactores de la prestigiosa publicación, que viene realizando este concurso desde 1941, declaró que «El Probe del 93 está en cabeza de la industria automovilística nacional».

Este comentario tiene una doble lectura, primero se le reconocen al Probe unas cualidades sobresalientes (extremo que confirmará esta prueba) y, segundo, se considera al coupé de Ford como un coche nacional a pesar de basarse en un Mazda MX-6, del que incorpora la mayoría de sus componentes. Esto es sólo comprensible si tenemos en cuenta la *joint venture* que relaciona comercialmente a Ford y a Mazda y en la que colaboran la planta que la casa nipona posee en Ohio (que produce en sus dos terceras partes modelos Ford) y la de Ford, sita en Flat Rock (Michigan). Ford posee el 24,5 por ciento del capital de Mazda y es un claro ejemplo de la política de «si no puedes con tu enemigo, únete a él» por la que muchos fabricantes han optado en los Estados Unidos.

Sin embargo, el proyecto data ya de 1982 y fue un año más tarde cuando se decidió recurrir a la plataforma del entonces recién presentado Mazda 626 Coupé, antecesor del actual MX-6. El resultado es un llamativo modelo en el que los carroceros de Flat Rock han versionado con mucho acierto el modelo originario japonés. Incluso supera a éste en vistosidad, siendo más espectacular pero sin perder la elegancia en las formas.

Muy lejos de los grandes coupé tradicionales norteamericanos, la peculiar forma de la trasera, el aerodinámico morro y los faros escamoteables dan al Probe un carácter propio. También se aparta de los clásicos deportivos *made in USA* en lo que respecta a la mecánica. Na-

Ford Probe 24 v.

BIG BANG

Como en física, en la industria hay reacciones inversas. Si el automóvil japonés empezó inspirándose en los expansivos conceptos occidentales, ahora empieza a ocurrir lo contrario y un buen ejemplo de ello es este americano, pero que muy oriental.

da de broncos V8 con grandes cilindradas e indómita tracción trasera, la filosofía del Probe rompe con lo establecido en cuanto a coches de este tipo en los Estados Unidos. Este 2+2 de grandes dimensiones (más de cuatro metros y medio) incorpora en la versión 24V importada a España un motor V6 2.5 de 163 caballos. Se trata de un excelente compromiso entre la racionalidad y la deportividad. Suave, progresivo y con unas respuestas suficientes para contentar al conductor enérgico, su personalidad se corresponde con la visión nipona sobre este tipo de nuevos deportivos. De hecho, es el mismo grupo propulsor que equipa el Mazda MX-6, ya conocido por el público español y probado a fondo en el número 436 de Motor '16. En aquella ocasión ya se alabó el excelente comportamiento del V6.

La decisión de elegir este motor para el Probe vino dada por la idea de sus diseñadores en el sentido de que 163 caballos eran ya suficientes para disfrutar de la conducción deportiva. En ese sentido, una mayor potencia hubiera necesitado, según los técnicos de Ford, una transmisión integral a las cuatro ruedas para garantizar un vehículo seguro y utilizable por la mayoría de conductores. Aparte, para no encarecer un modelo destinado a competir desde casa con los productos importados del Japón, se ha renunciado a las ruedas traseras autodirigibles que equipa como opción el Mazda MX-6.

Lo cierto es que el Probe obedece sin protestar y ofrece unas respuestas muy sanas, que no llegan en ningún momento a comprometer la adherencia de las excelentes Goodyear Eagle. El manejo del cambio, de recorrido algo largo para un deportivo, es suave y preciso, permitiendo aprovechar la gran elasticidad del V6. Ésta hace frente sin problemas a los desarrollos finales, bastante largos, y engaña un poco al conductor al dotar a las aceleraciones de una suavidad que no hace valorarlas en su justa medida hasta que no se verifican con el cronómetro. Puede decirse que el Probe se desmarca de los deportivos de fuerte carácter para ofrecer sensaciones más amortiguadas, pero no por ello menos eficaces, y satis-

INTERIOR
El cuadro ya es conocido en el MX-6 con su volante grande y de arco fino (notese el airbag de serie). Las plazas posteriores son justas y los respaldos delanteros resultan estrechos y muy verticales.



A FONDO

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por cada bloque accionados mediante correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.497 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,2 mm. Carrera: 74,2 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 163 CV(120 kW) a 5.400 rpm. Par máximo: 22 mkg (216 Nm) a 4.580 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina súper sin plomo de 95 RON.

TRANSMISION

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Mono-disco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente McPherson, amortiguadores de doble tubo y barra estabilizadora. Trasera: Independiente McPherson, amortiguadores de doble tubo y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 225/50 R 16 V. Llantas de aleación de 7J x 16.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.269 kg. Capacidad del depósito de combustible: 59 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29 km/h de promedio 12,1

CARRETERA

A 90 km/h de crucero 7,6

En conducción rápida 16,8

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero 10,4

A 140 km/h de crucero 12,5

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km 11,2

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos 525

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 218,3

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 16,2

1.000 m salida parada 29,7

De 0 a 100 km/h 8,7

Recorriendo (metros) 145,2

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 17,3

400 m desde 40 km/h en 5ª 19,3

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 31,5

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 35,7

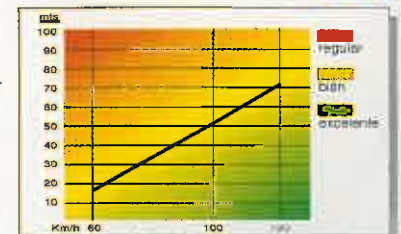
De 80 a 120 km/h en 4ª 8,2

recorriendo (metros) 227

De 80 a 120 km/h en 5ª 12,6

recorriendo (metros) 352,4

FRENOS

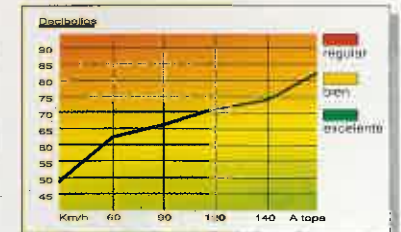


A 60 Km/h: 14,6

A 100 Km/h: 39,2

A 120 Km/h: 60,5

SONORIDAD



Al ralentí: 47,1

A 60 Km/h: 63,9

A 90 Km/h: 67,6

A 120 Km/h: 70,1

A 140 Km/h: 73,4

A Tope: 81,6

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.114 puntos de asistencia técnica en toda España.

OPCIONES

Pintura metalizada: 46.000 pesetas. Techo solar eléctrico: 115.000 pesetas. Seguridad mecánica Ford 3 años o 50.000 km: 89.700 pesetas. Seguridad mecánica Ford 4 años o 100.000 km: 179.400 pesetas.



ABRIR Y CERRAR

En el Probe, los faros son escamoteables.



NIVEL SUPERIOR

El nivel de carga del maletero resulta algo elevado.



PEGADO AL SUELO

Gracias a los grandes neumáticos y al ABS de serie.

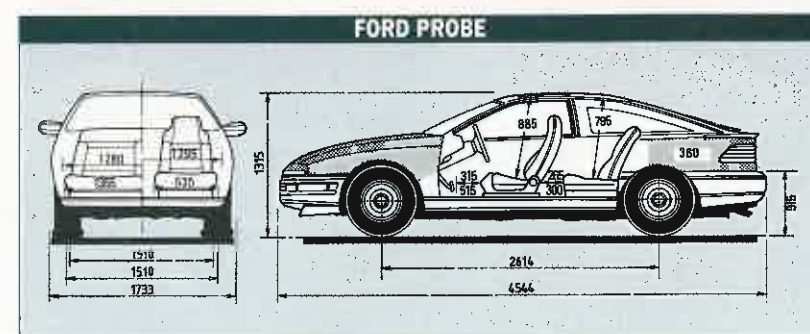


TECHO SOLAR

Es opcional y desliza eléctricamente sobre la carrocería.

EQUIPAMIENTO

Puede considerarse al Probe como un coche excelentemente equipado. Aire acondicionado, ABS, airbag..., hacen muy interesante el precio de este modelo. El asiento trasero, abatible por partes, la redcilla interior del maletero o la luz de las cerraduras son detalles que confirman esta impresión.



FRENTE A SUS RIVALES

El Ford Probe encuentra un rival directo en el Mazda MX-6 2.5i V6 24V (4.485.120 ptas.). A pesar de ser casi el mismo coche y poseer similar equipamiento, resulta notablemente más caro. Otros coupés de parecido planteamiento son el alemán Opel Calibra 2.0i 16V (3.654.000 ptas.), que asimismo ofrece un completo equipo e iguala el precio del americano, y el británico Rover 220 Turbo Coupé (3.795.000 ptas.) que, gracias a recurrir a la sobrealimentación, es el más potente de los cuatro.

ORIGINAL
La visión posterior del Probe es lo más característico del diseño. El motor es un portento de elasticidad.



ACABADO
Muy cuidado y con los mandos bien integrados. Por el contrario, las guanteras laterales de las puertas resultan demasiado estrechas y poco aprovechables.

de una carrocería muy rígida que mejora aún más su saludable comportamiento. Carreteras rápidas de buen firme son el terreno ideal del Probe que, por su tamaño y tarado de suspensión, no es tan eficaz en pequeñas carreteras de montaña. Los baches e irregularidades del firme no son bien recibidos por las columnas McPherson, dotadas de un duro doble amortiguador.

El Probe obtiene un buen balance entre diseño, eficacia, equipo y, por último, un precio más que interesante para un coche tan exclusivo que nos llega desde tierras americanas.

Juan Luis Soto
Fotos: Alex Blanco

A FONDO

Subaru Impreza 1.8 GL 4WD

CARACTER REPOSADO

El nuevo Subaru Impreza es un vehículo de corte modesto en algunos detalles, como materiales utilizados en el interior o potencia del motor. Pero cuenta con la ventaja de que no hay otro modelo en el mercado, de similar potencia y tamaño, dotado de tracción total.

VIRTUDES

Tacto y rapidez de la dirección
Diseño de puertas
Espacio para pasajeros

SUBARU IMPREZA 1.8 GL 4WD
PRECIO: 2.900.00 Ptas. aprox.

Tacto y distancia de frenado
Potencia escasa
Asientos con poco apoyo lumbar

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16



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

DESDE que aparecieron las primeras noticias del Subaru Impreza, se supo que este modelo, en su versión con motor turboalimentado, iba a ser destinado a la competición en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Según las noticias que se recibían, sus prestaciones resultaban superiores, en este campo, a las del Legacy y podía representar en un futuro un modelo muy competitivo. Con esta aureola llega el Impreza a nuestro país, en dos versiones: carrocería de tres volúmenes y familiar, ambas con motor de 1,8 litros de cilindrada, 103 caballos de potencia y tracción a las cuatro ruedas.

La carrocería exterior concita una serie de elementos que atraen la mirada. El primero es la práctica ausencia de parrilla frontal y unos paragolpes, tanto delanteros como posteriores, muy voluminosos. Pero al abrir las puertas aparece la mayor diferencia con respecto a las berlinas del mercado. Las puertas, como en los descapotables y algunos coupé, y al igual que las del Legacy, no tienen marco superior. Esta circunstancia, dejando aparte las consideraciones estéticas, se traduce también en mejor accesibilidad, especialmente en lugares estrechos, cuando apenas se pueden abrir las puertas. Este diseño comporta un inconveniente principal: confiar la estanqueidad en la parte superior a la presión que ejerce el cristal sobre el junquillo de goma. Pero este problema está bien resuelto en el Impreza, que se muestra perfectamente estanco, e incluso lanzado a su velocidad máxima no se oye ningún tipo de silbido aerodinámico, debido a un

mal ajuste del cristal contra la goma. Una vez realizada la cómoda operación de acceso al interior, aparecen las primeras pegadas. Cuando uno pretende encontrar la mejor postura al volante, se encuentra que el respaldo del asiento no queda suficientemente vertical, al menos para el gusto de quien esto escribe, que se siente cómodo con el cuerpo muy erguido. Otras posibilidades de regulación, como altura de banqueta y de volante, ayudan a alcanzar una buena posición. La dureza de la banqueta sí resulta adecuada y también la sujeción lateral del respaldo. Sin embargo, la parte central del respaldo, donde apoya la zona lumbar de la espalda, resulta muy blanda, circunstancia que revierte en cansancio lumbar con el transcurrir de los kilómetros. Los mandos del salpicadero están bien situados y son de tamaño adecuado, pero el aspecto de los plásticos utilizados resulta un tanto pobre. En el parasol del conductor no hay espejo de cortesía. La instrumentación, como en el 90 por ciento de los vehículos que se comercializan, no va más allá del termómetro de temperatura del líquido refrigerante. La guantera resulta de buen tamaño y hay

algún lugar para dejar pequeños objetos, aunque por ejemplo no son aptos para dejar monedas a causa de su pequeña abertura, que dificulta su posterior extracción. En las plazas traseras queda buen espacio para las piernas y también la altura hasta el techo resulta suficiente para la mayoría de estaturas. El respaldo posterior resulta abatible por partes asimétricas, permitiendo aumentar el volumen del maletero, que tiene un tamaño aceptable, pero pequeño si se compara con otros vehículos de similar tamaño como el Seat Toledo, que, como el Impreza, lo utiliza para una rueda de repuesto de emergencia. En España, las dos únicas versiones que se van a importar del Impreza llevan el mismo motor, de 1,8



PUERTAS SIN MARCO SUPERIOR
Este detalle facilita el acceso.

ASPECTO POBRE
El equipo en cuestiones de comodidad es completo, pero los plásticos tienen un aspecto tosco.



CUATRO RUEDAS MOTRICES

Por la escasa potencia del motor y su par, la utilidad de la tracción total se reduce a situaciones esporádicas.



FICHA TECNICA

MOTOR.

Delantero longitudinal de cuatro cilindros opuestos. Culata y bloque de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza, por bancada de cilindros, accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.820 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87,9 mm. Carrera: 75,0 mm. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 103 CV(76 kW) a 5.600 rpm. Par máximo: 15,0 mkg (147 Nm) a 4.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,5 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros

FRENOS

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

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo McPherson con brazo inferior amortiguador, muelle helicoidal y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de tipo McPherson, con brazo oblicuo y doble tirante transversal, amortiguador y muelle helicoidal.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 SR 14. Llantas de chapa de 5,5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.130 kg. Capacidad del depósito de combustible: 50 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29,9 km/h de promedio **11,2**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **7,3**

En conducción rápida **12,6**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **9,5**

A 140 km/h de crucero **10,5**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **9,9**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **460**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **178**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **18,1**

1.000 m salida parada **33,4**

De 0 a 100 km/h **12,0**

Recorriendo (metros) **207**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **19,5**

400 m desde 40 km/h en 5ª **21,6**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **36,4**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **41,3**

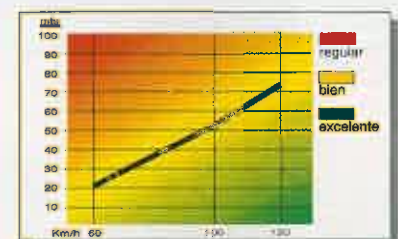
De 80 a 120 km/h en 4ª **13,1**

recorriendo (metros) **350**

De 80 a 120 km/h en 5ª **20,9**

recorriendo (metros) **588**

FRENOS

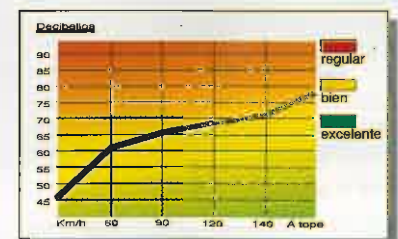


A 60 Km/h: **20,2**

A 100 Km/h: **52,0**

A 120 Km/h: **73,2**

SONORIDAD



Al ralentí: **45,2**

A 60 Km/h: **61,6**

A 90 Km/h: **65,4**

A 120 Km/h: **67,7**

A 140 Km/h: **71,0**

A Tope: **78,5**

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Nipmotor, S.A. Carretera de Barcelona, Km 16,500. 28830 Madrid. Teléfono: (91) 672 56 11. Garantía: Un año o 20.000 kilómetros. Red de postventa: 30 puntos de venta y asistencia técnica en toda España.

OPCIONES

Aire Acondicionado: **185.000 ptas. (aprox.)**. Sistema de antibloqueo de frenos: **180.000 ptas (aproximadamente).**

FALTA APOYO
Los asientos delanteros adolecen de poco apoyo lumbar. En su posición más erguida, el respaldo queda demasiado tumbado.



BUEN ESPACIO
La habitabilidad de las plazas traseras resulta adecuada para dos adultos.



BIEN SITUADO
Los elevallunas resultan cómodos de accionar. Los espejos también se orientan eléctricamente.

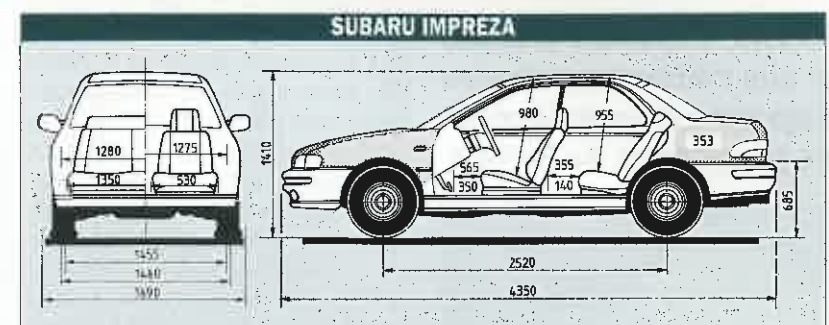


ALTURA
La regulación en altura del asiento del conductor se realiza con facilidad.



EQUIPAMIENTO

La principal característica de este modelo es que dispone de tracción a las cuatro ruedas, con un diferencial central de acoplamiento viscoso. También está dotado de un completo equipamiento en el habitáculo, que incluye cierre centralizado, elevalunas eléctricos, volante y asiento regulables en altura, regulación en altura de faros, lavafaros, cinturones regulables en altura y banqueta posterior partida. En España no dispone de opción de airbag.



FRENTE A SUS RIVALES

No hay rivales que se puedan considerar competencia directa del Subaru Impreza 1.8 GL 4WD. Ello se debe a que dispone de tracción total, característica inédita en vehículos de sus dimensiones y potencia. Por menos dinero hay modelos más potentes, de igual tamaño y mejor equipados, pero con sólo dos ruedas motrices.

litros, 103 caballos de potencia y cuatro ruedas motrices. La diferencia entre ambas versiones radica en la carrocería: la presente en estas páginas, de tres volúmenes, y la familiar. Pues bien, este motor que comparten ambas versiones sorprende por su modesta potencia. Sólo 103 caballos no resulta una cifra espectacular, pero hay otros propulsores de otras marcas que se conforman con potencias parecidas. Sin embargo, en coches de esta categoría siempre se ofrecen versiones más potentes.

Teniendo en cuenta el peso del coche y que debe arrastrar un sistema de tracción a las cuatro ruedas, las prestaciones no son malas. Pero, al volante, esta realidad queda camuflada por el excesivo salto entre las marchas superiores, que dejan caer en exceso de vueltas el motor y por la falta de elasticidad. Como desagravio, hay que decir que el vehículo que probamos tenía muy pocos kilómetros y que, desde que lo condujimos por primera vez hasta que hicimos con él los últimos kilómetros, la

respuesta del motor había mejorado notablemente. Unos kilómetros después se realizaron las mediciones de sus prestaciones, que no son brillantes para un motor de 1,8 litros, pero sí lógicas si tenemos en cuenta las cifras de par y de potencia anunciadas. Con todo, al renunciar a una cifra de potencia elevada, se podía esperar un par más elevado a bajas revoluciones y, sobre todo, menor consumo. Para ir un poco rápido hay que recurrir asiduamente al cambio de marchas que, si bien resulta suave, es algo lento y la palanca debe recorrer largos trayectos para ir de una marcha a otra.

Los frenos, dotados de sistema de antibloqueo opcional, tienen un tacto esponjoso pero, finalmente, si se pisan con decisión, frenan y aguantan bien el esfuerzo continuado. Sin em-

BIEN PROTEGIDOS
En ocasiones, los surtidores del chorro lavafaros están muy expuestos a golpes. No es éste el caso del Impreza.



bargo las frenadas no se producen en distancias reducidas. En cuanto al comportamiento en curva, las suspensiones son blandas, pero ello no se traduce en mal comportamiento. El coche apoya bien y mantiene una trazada continua, aunque se muestra perezoso en el inicio del trazado de las curvas. En este apartado sorprende más la dimensión de los neumáticos, más estrechos y de perfil más alto que en la mayoría de modelos de su peso, incluso en muchos de peso inferior, y la potencia.

La comercialización comenzará a mediados de julio y el precio que publicamos tiene un margen de error en torno a un tres por ciento.

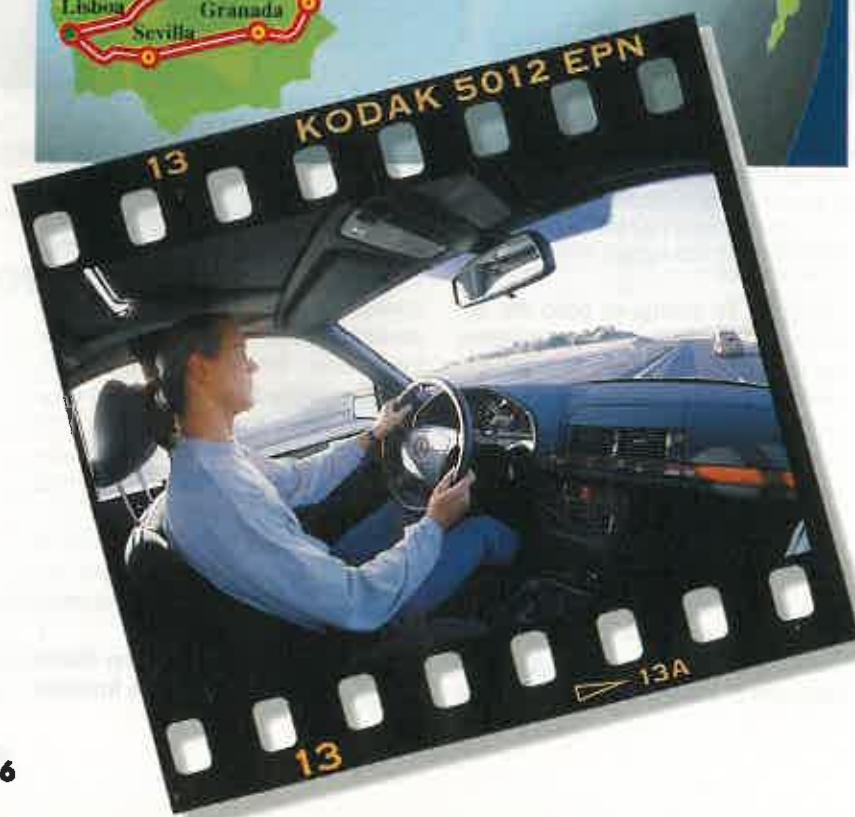
Javier Moltó
Fotos: José Robledo

8.000 kms con el Mercedes 300 SD

ARISTOCRACIA SIN FRONTERAS

A través de Alemania, Suiza, Italia, Francia, España, Portugal, Gran Bretaña y Bélgica, en contacto con culturas y paisajes diversos, hemos realizado un largo viaje para descubrir cómo va el vehículo con motor diésel más prestigioso de Europa.

POR TODA EUROPA
El Mercedes 300 SD se ha mostrado como el coche ideal para realizar viajes de largo recorrido. Lo hemos podido constatar tras 8.000 kilómetros por todo el continente. No importó su condición de isla para visitar Inglaterra.



El sueño de Winston Churchill, aquél de una Europa unida, se ha llevado a término en un viaje de automóvil antes de que se convierta en realidad. Se ha tratado de una vuelta de 8.000 kilómetros a través de ocho países diferentes, pasando por cuatro de sus capitales, con un vehículo de reciente aparición en el mercado europeo: el Mercedes 300 SD, presente desde hace años (con el modelo precedente) en Estados Unidos. El punto de partida fue en Alemania, desde donde nos trasladamos a Suiza, para pasar luego a Italia, Francia, España y Portugal. Desde el punto más occidental, en Lisboa, volvimos hacia España, otra vez Francia, Inglaterra y vuelta a Alemania, pasando por Bélgica. Un largo viaje que ha servido a la vez para respirar la fascinación de culturas y paisajes diversos y para buscar una respuesta a la pregunta que nos asaltó desde el principio: ¿Cómo se combina la aristocracia de un Mercedes de la Serie S con la economía de un motor de gasoil?

El hecho en sí de utilizar gasoil sorprendía a muchos y otros pensaban que nos equivocábamos. Como el cajero de la gasolinera de Limburg, en la autopista A3 alemana, cuando fuimos a pagar los ochenta litros de gasoil que acabábamos de meter en el depósito del coche: «Con gasoil, vuestro Mercedes no se pondrá más en movimiento». Desde el punto de vista de la sonoridad, uno no se da cuenta a penas de estar al volante de un diésel. Silencioso como ningún otro propulsor análogo, el 3,5 litros de la Serie S se deja sentir sólo mínimamente al ralentí, cuando unas vibraciones apenas apreciables revelan la naturaleza del motor.

EL ÚLTIMO PASAPORTE

No transcurre mucho tiempo hasta que alcanzamos la primera frontera, Suiza, que es la única donde tenemos que enseñar el pasaporte. Nos metemos en la autopista justo después de sorprendernos por el coste del peaje: también quien sólo vaya a recorrer 10 kilómetros debe pagar las cerca de tres mil pesetas que cuesta la tasa de autopista. Con tres millones y medio de automóviles que cada año se acercan al país helvético, las autopistas se convierten en una elevada fuente de ingresos. A cambio, el trazado de las carreteras Suizas es de los



mejores de Europa. Circulando por la N2/E35 pasamos por Basilea y Lucerna, hacia el túnel de San Gotardo: 16,3 kilómetros por el vientre de la montaña. Un recorrido que resulta mucho más fácil con el 300 SD, dotado opcionalmente de un filtro de carbón activo que actúa como barrera del aire contaminado. Equipa además, de serie, doble cristal lateral, que aísla perfectamente el elevado ruido del interior de los túneles. Es una pena que en el salpicadero se haya prestado tan poca atención a dejar lugares donde depositar pequeños objetos. El único verdaderamente práctico, el situado en el reposabrazos central delantero, está permanentemente ocupado por el teléfono celular que nos acompañaba durante nuestro viaje. Pasada la galería de San Gotardo, aparece el sol. Con una maniobrabilidad sorprendente para un coche de cinco metros de largo, el 300 SD inicia la escalada hacia la espléndida luz del tramonto. Es en este tramo de carretera, especialmente en los adelantamientos en subida, donde se aprecia la conveniencia de una potencia superior a los 150 caballos de que dispone la berlina. Cuando comienza la noche llegamos a Lugano, que tiene un encanto propio, casi mediterráneo.

Apenas diez horas más tarde, tras pasar la noche, nos encontramos atrapados en el tráfico de Milán, para dirigirnos, después de acercarnos hasta Bolonia, hasta la Costa Azul. En dos días debemos recorrer 2.600 kilómetros: al volante del Merce-

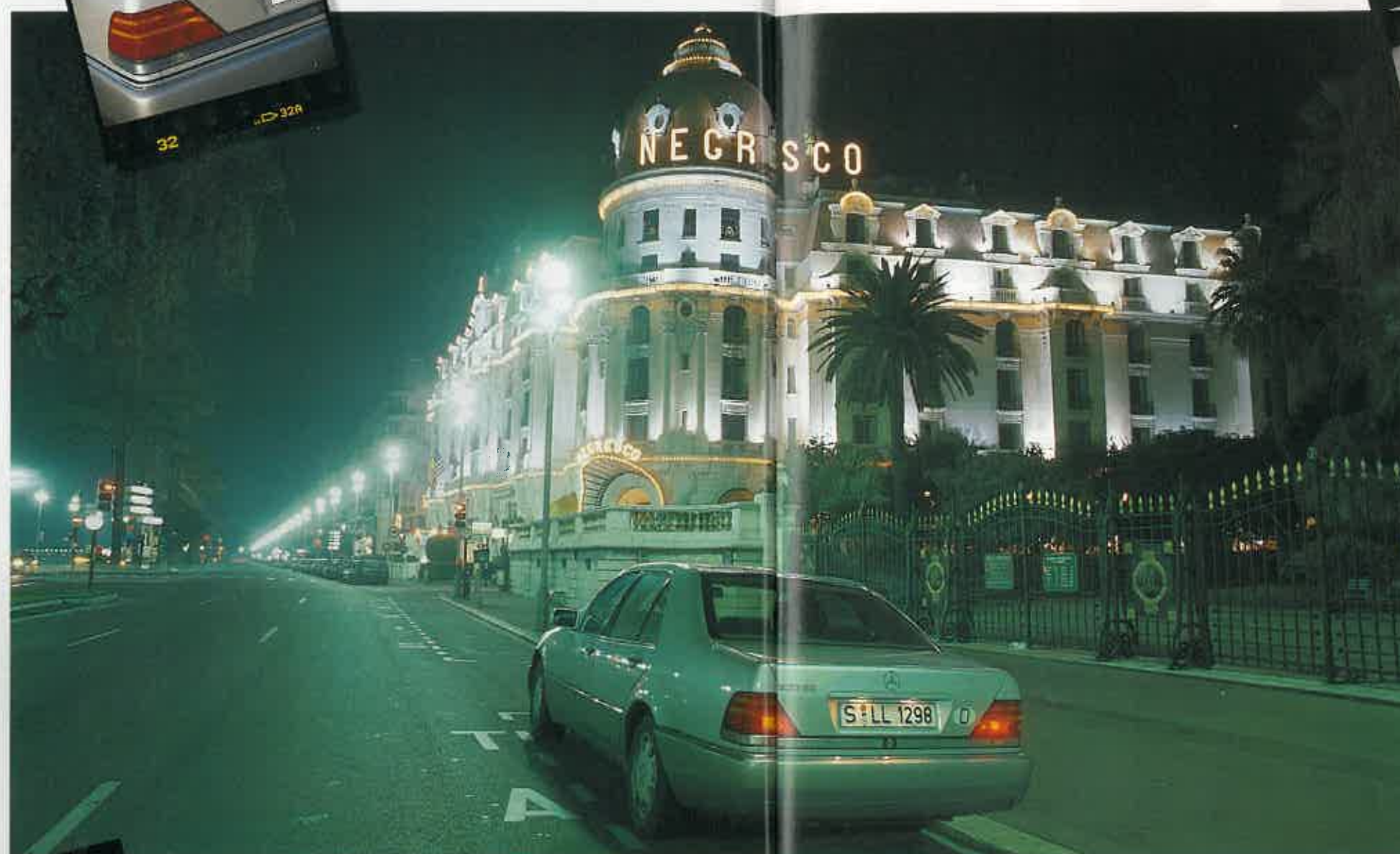
des, redactor y fotógrafo se alternan hasta cubrir 16 horas diarias al volante del Mercedes; por fortuna sus asientos se encuentran entre los más cómodos del mercado.

Llegamos a Montecarlo por la tarde, después de demorarnos un tiempo en Bolonia, e intentamos hacer una foto delante del casino, pero el servicio de seguridad nos aleja de forma poco cortés. Paciencia, aún nos quedan varias horas al volante, hasta llegar a Montpelier, para dormir, justo antes de cruzar la frontera española. Al amanecer del día siguiente tomamos la autopista A7 en dirección a España. Al sur de Tarra-gona el paisaje resulta desolador. Donde anteriormente había playas,

ahora todo son construcciones: hoteles, rascacielos e infinidad de *bungalows*. Por esa zona discurre una buena autopista, que gracias a la velocidad constante permite reducir el consumo de combustible, situado en torno a los 13 litros cada cien kilómetros. Dejamos atrás Valencia, Alicante, Murcia... y descubrimos que el reciente mapa de Shell resulta poco fiable: indica carreteras comarcales incómodas en lugares en los que se dispone de óptimas autovías. Desde Lorca hasta Granada el paisaje se torna notablemente más bello. Pasamos la noche en el parador de Granada.

A la mañana siguiente proseguimos a través de la Sierra de Aracena en dirección a Lisboa. Una vez cruzada la frontera, desierta, llegamos a Portugal, país en el que los automovilistas adoptan una conducción muy peligro-

REPORTAJE



ARISTOCRACIA Y ECONOMÍA
La elegante carrocería del Mercedes 300 SD conjuga perfectamente con la economía de su motor diésel. Desde su interior, muy lujoso, prácticamente no se oye su mecánica de 3,5 litros turbo. Qué mejor sitio para pasear con nuestro coche que por la lujosa Niza.

sa, con velocidad elevada y adelantamientos poco prudentes. No es casualidad que Portugal ostente el triste récord de víctimas en accidentes de carretera.

Lisboa se parece un poco a San Francisco. El puente colgante sobre el Tajo parece una copia del Golden Gate. Los peatones, que llevan todos el equipo de música bajo el brazo, parecen recomendar que se busque un hotel con aparcamiento vigilado. También porque con un cristal roto no resultaría fácil encontrar repuesto: en 1992 se vendieron en Portugal 16 Mercedes de la Clase S, a causa de la tasa de lujo que encarece enormemente el precio. Un rápido paseo por la ciudad basta para captar el encanto de Lisboa, cuya avenida de Libertade justifica por sí misma una visita a esta ciudad.

Tras 650 kilómetros estamos en



REPRESENTANTE
GAMMA CAR AUDIO, S.L.

Alcalde de Móstoles, 44 - 08025 Barcelona (SPAIN)
Tel. (93) 450 00 05 - Fax: (93) 450 02 55



DELEGACIONES:

BARCELONA:	TELÉFONO: (93) 3 22 39 30 FAX: (93) 4 10 79 40	SEVILLA:	TELÉFONO: (95) 4 42 57 07 FAX: (95) 4 42 10 03
BILBAO:	TELÉFONO: (94) 4 32 91 96 FAX: (94) 4 10 29 78	VALENCIA:	TELÉFONO: (96) 3 74 77 11 FAX: (96) 3 74 84 13
LA CORUÑA:	TELÉFONO: (981) 24 08 44 FAX: (981) 24 08 34	VALLADOLID:	TELÉFONO: (983) 77 62 10 FAX: (983) 39 43 47
MADRID:	TELÉFONO: (91) 6 77 46 57 FAX: (91) 6 56 24 53	VIGO:	TELÉFONO: (986) 37 36 37 FAX: (986) 37 36 66
		ZARAGOZA:	TELÉFONO: (976) 42 52 00 FAX: (976) 59 56 82



DE NORTE A SUR España fue testigo de nuestro viaje con el modelo de la estrella. Se visitaron desde las grandes ciudades, como es el caso de Madrid, hasta pueblos con una gran tradición, momento que refleja la foto pequeña con el coche posando en Jabugo



Madrid: cinco millones de habitantes y un tráfico infernal que sólo empieza a disminuir después de medianoche. En esta ciudad constatamos que el cambio automático de cuatro marchas, que se combina bien con las características de este propulsor turbodiésel, relega a un estadio ya superado a los cambios mecánicos. Durante la mañana siguiente realizamos una pequeña vuelta por la ciudad. Gracias a la colaboración de la Policía Municipal, podemos realizar una foto delante de la Cibeles y también frente a la plaza de las Ventas, la plaza con el albero más famoso del mundo. Inmediatamente después reanudamos la marcha. Ciudades tranquilas, pero no por ello menos fascinantes, como Burgos, acompañan nuestra viaje hacia los Pirineos, camino de Francia y después hasta París.

Sailimos de noche de París hacia Calais y después de dos horas de trayecto llegamos a Londres. Adaptarse a la circulación por la izquierda no es un drama. Mucho peor es orientarse entre los indicadores de la carretera, que parecen colocados sin ninguna planificación previa. Moverse con destreza por Londres, donde viven siete millones de habitantes, es prácticamente imposible. Pero la vida en Londres no es poco tranquila sólo a causa del tráfico; el temor a los atentados invita a la policía a alejar a quien, como un pacífico turista, trata de realizar alguna inocente foto al propio coche. Sin embargo nos permiten realizar fotos, durante dos minutos, hasta un duro «get off the street», algo así como «desaparezca de la calle». Decidimos desaparecer también de Gran Bretaña, reatrayendo el Canal de la Mancha, para completar el itinerario hasta Colonia, después de realizar 8.000 kilómetros.

Después de semejante marathon, nuestro 300 SD ha demostrado que se trata del más silencioso y confortable de los vehículos diésel. No se trata, quizás, de esos automóviles que emocionan al primer contacto, pero cada kilómetro que se recorre con él hace que se le aprecie más. Es un vehículo económico sólo si se compara con su homónimo de gasolina, pero es una buena posibilidad para quien viaje mucho y no esté dispuesto a renunciar a un vehículo de clase superior en un nuevo país europeo, cuyas fronteras ya han desaparecido, a bordo del Mercedes 300 SD. ○

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	CP		
Población	Sexo: ☐ H ☐ M		
Provincia	Fecha Nacimiento / /		
Tlfo. ()	Estado Civil		
Nº Hijos		Profesión	
Trabajo:	☐ Cuenta propia	☐ Cuenta ajena	
Tipo Vivienda:	☐ Alquiler	☐ Propia	☐ Otros
Coche: Marca	Modelo		
Cilindrada	Año fabricación		
Uso del coche:	☐ Personal	☐ Profesional	☐ Ambos
¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?			

MOTOR 16. CAMBIO Y RUSCONI S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 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 CAMBIO Y RUSCONI S.A. y tienes el derecho a 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 por correo, por favor escribe «NO» en la siguiente casilla. ☐





Las Ofertas de **JULIO** 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.



MULTIAVENTURA EN LLAVORSÍ (LÉRIDA)

- Programa de seis días de duración con inicio los sábados y lunes.
- Durante esos días podrá hacer *rafting*, montar a caballo o en bicicleta, en canoa, practicar *puenting*, tiro con arco, *hidrospeed*, visitar Andorra y el barranco Sant Pere y realizar una ruta 4 x 4.
- Alojamiento en pensión Llavorsí en habitaciones dobles y régimen de pensión completa. No se incluye traslado de ida y vuelta desde su ciudad. El precio del programa Multiaventura es de 41.000 pesetas.
- Los titulares de la tarjeta Motor 16 disfrutarán de un 15 por ciento de descuento sobre este precio.
- Información y reservas en Viajes Turkana, c/ León 1, 28014 Madrid, o llamando a los teléfonos (91) 420 14 67 o 429 65 59.

RAID COSTA ATLÁNTICA

● Este circuito en vehículos todo terreno le permitirá conocer una parte de la costa atlántica marroquí, desde Essaouira hasta Tiznit. Disfrutará de playas no contaminadas y de la reserva natural Sidi R'Bat. En Essaouira podrá realizar actividades como windsurfing, equitación, paseos en bicicleta, etcétera.
- Duración de 8 días, 7 noches.
- El precio por persona es de 97.000 pesetas con un 15 % de descuento para los poseedores de la Tarjeta de Motor 16.
- El precio incluye: vuelo chárter Madrid/Marrakech y regreso. Tres noches en hotel de categoría turista en Marrakech en habitaciones dobles y media pensión, dos noches en hotel o residencia en Essaouira en habitaciones dobles y media pensión. Guía español, chófer y vehículo todo terreno. Seguro de viaje.
- Información y reservas en Viajes Turkana, c/ León 1, 28014 Madrid, o llamando a los teléfonos (91) 420 14 67-429 65 59.



VIAJE POR SU CUENTA

● Disfrute de la carretera viajando libremente en una fantástica autocaravana con todas las comodidades.
- Coton-Rent ofrece a todos los titulares de la Tarjeta de Motor 16 un 10 por ciento de descuento en el alquiler de cualquiera de sus autocaravanas de cuatro o seis plazas.
- Para más información y reservas diríjase a Coton-Rent, autovía de Castelldefels, kilómetro 12,2, Viladecans (Barcelona) o llamando al teléfono: (93) 637 32 94.



CURSOS DE CONDUCCIÓN CON TEPESA

● Tepesa ofrece dos magníficos cursos con los que perfeccionará y adquirirá los conocimientos necesarios para aumentar su nivel de seguridad. Los cursos son:

- **Curso de conducción fin de semana:** Se impartirá en el circuito de conducción de seguridad en Brunete. Duración de 12 horas lectivas (fin de semana).
- Cuatro horas de teoría: modelo ortodoxo. Conducción defensiva. Trazados. Cambio y freno. Análisis del comportamiento (deslizante). Mecánica y mantenimiento del vehículo.
- Ocho horas de práctica: Evaluación inicial. Slaloms abiertos y cerrados. Trazado de curvas. Frenos (bloqueo, desbloqueo, esquiva). Circuito deslizante y *Skid-car*.
- El precio del curso es de 40.000 pesetas (IVA no incluido) con un 20 por ciento de descuento para los poseedores de la Tarjeta de Motor 16.
- Incluye traslado desde Madrid a las instalaciones y regreso. Comida del sábado. Material didáctico.
- **Curso de conducción de**

seguridad: Dirigido a conductores de vehículos Vips y a personas con un nivel alto de conducción.

- Duración del curso: 24 horas lectivas repartidas en tres días.
- Contenido teórico: Modelo ortodoxo de conducción. Trazados. Cambio y freno. Comportamiento en pista deslizante. Maniobras de seguridad. Proyección de vídeos de perfeccionamiento de la conducción.
- Contenido práctico: Test inicial de conducción. Slaloms abiertos y cerrados. Frenos (Bloqueo, desbloqueo, esquiva, curva, situaciones críticas). Trazado de curvas sencillas, dobles y enlazadas. Vehículos blindados. Control del vehículo (Slalom con estabilización, marcha atrás y descendente). Circuito deslizante y simulador *Skid-Car*. Vuelta California. Vuelta en «Y». Vuelta corta «contrabandista».
- Conducción ciega. Giro noventa grados.
- El precio del curso es de 97.000 pesetas (IVA no incluido) con un 20 por ciento de descuento a los poseedores de la Tarjeta de Motor 16.
- Incluye traslado desde Madrid a las instalaciones y regreso. Entrega de certificados. Cóctel de fin de curso. Material didáctico. Mas información en el teléfono (91) 319 19 00.

AVENTURA EN LAS RÍAS BAJAS GALLEGAS

● Ruta de seis días en los que podrás realizar actividades en plena naturaleza como:

- Excursiones a caballo a través de distintos paisajes cerca de los ríos, valles y alta montaña de Galicia.
- Landtravel, recorrido en vehículos todo terreno por la Sierra de Candan con visita al monasterio de Acibeiro y al pueblo abandonado de A Grova, por la Sierra del Suido, etcétera.
- Descenso de ríos en balsa neumática (*rafting*) donde se mezclan diversión y emoción.
- El precio de la ruta es de 79.800 pesetas por persona con un 10 por ciento de descuento para los poseedores de la Tarjeta de Motor 16.
- Incluye: Alojamiento en pensión completa, guías profesionales, seguros, caballos, vehículos todo terreno, chaleco salvavidas y traje de neopreno para el *rafting*.
- Información y reservas en Club Hípico «O Castelao», Urzaiz 91, Vigo, o llamando al teléfono (986) 42 59 37.



BERLINAS DIESEL



Fiat Croma TD ID

2.850.565 ptas.

PRECIO: 7/10

La tercera remodelación del modelo Croma encuentra en el 2.0 TD su mejor relación de precio. Su equipamiento es excelente e incluye calefacción automática, aunque para acceder al aire acondicionado habrá que pagarlo como opción.

COMPORTAMIENTO: 7/10

La precisión de la dirección asistida no presenta ningún problema en carretera o ciudad. Los frenos son potentes y eficaces, mientras que la suspensión está muy conseguida en el aspecto de ofrecer confort a los pasajeros. Resulta algo blanda en los apoyos fuertes, donde provoca un considerable balanceo de la carrocería.

ECONOMÍA 8/10

La enorme autonomía sobrepasa con holgura los mil kilómetros. Ello es posible por un sorprendente consumo que no llega a los seis litros de gasóleo a los cien kilómetros, una de las ventajas del sistema de inyección directa introducido por Fiat en los turismos.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.929 cc.
Alimentación:
Inyección directa y turbo.
Potencia: 94 CV a 4.200 rpm.
Par máximo:
20,4 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 70 l.
Peso: 1.240 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,8 s.
Velocidad máxima: 157,7 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 44,8 s.

CONSUMOS

En ciudad: 6,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 4,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,5 l/100 km.
Consumo medio: 5,7 l/100 km.
Autonomía: 1.217 km.

NOTA MEDIA 7,3



Fiat Croma TD

3.210.505 ptas.

PRECIO: 6/10

El Fiat TD sigue teniendo un precio muy interesante para su segmento, pero la proximidad, tirando a la baja, de la versión de inyección directa le deja en peor lugar. No obstante, hace valer sus superiores prestaciones.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El comportamiento del Croma es satisfactorio en todos los aspectos sin sacrificar un nivel de confort casi obligado en una berlina de vocación viajera. De reacciones nobles, frena muy bien y se hace dócilmente seguro en la conducción. A pesar de sus mayores prestaciones, mantiene la eficacia del TD ID.

ECONOMÍA 7/10

El sobresaliente carácter ahorrador de su hermano de inyección directa deja en evidencia al TD. Sin embargo, dentro del abanico de rivales en este segmento, se muestra como uno de los menos avariciosos en combustible, conformándose con muy poco.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.445 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora y turbo.
Potencia: 100 CV a 4.100 rpm.
Par máximo:
22,1 mkg a 2.300 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 70 l.
Peso: 1.240 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,2 s.
Velocidad máxima: 180,9 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 34,2 s.

CONSUMOS

En ciudad: 9,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 4,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,4 l/100 km.
Consumo medio: 7,8 l/100 km.
Autonomía: 850 km.

NOTA MEDIA 6,6



Opel Omega GL 2.3 Turbo

3.400.000 ptas.

PRECIO: 6/10

Sin ser especialmente barato ni estar demasiado equipado, el Opel dispone de un precio interesante, dado su nivel de calidad general. No destaca en prestaciones y se trata de un modelo que ya está a punto de desaparecer.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Sin duda es su punto fuerte y extensible al resto de la gama. Todavía fiel a la tracción trasera, hoy día abandonada por la mayoría de los fabricantes, consigue un excelente compromiso entre el confort y el comportamiento. Con ABS de serie, resulta un coche muy seguro en todo tipo de carreteras y manejable en ciudad.

ECONOMÍA 7/10

El consumo se contiene en todo momento gracias a una buena gestión y a un intercambiador de calor en el motor alemán (bastante ruidoso por cierto). Las mejoras realizadas en este propulsor le han conferido mejor respuesta y aprovechamiento de su potencia.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.260 cc.
Alimentación:
Inyección, turbo e intercooler.
Potencia: 100 CV a 4.200 rpm.
Par máximo:
21,9 mkg a 2.200 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 75 l.
Peso: 1.745 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 14,6 s.
Velocidad máxima: 174,9 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 35,9 s.

CONSUMOS

En ciudad: 9,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,0 l/100 km.
Consumo medio: 8,2 l/100 km.
Autonomía: 865 km.

NOTA MEDIA 6,6



Renault Safrane RN 2.1 DT

3.480.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Pese a situarse por precio en unas cotas elevadas del mercado, el Safrane 2.1 DT RN adolece sin embargo de unas lagunas en su equipamiento, que acentúan este extremo. Además, la potencia también le descuelga de sus competidores.

COMPORTAMIENTO: 7/10

La salud del modelo Safrane, en cuanto a comportamiento en carretera, se hace aquí patente. Al disponer de una mecánica no excesivamente potente, el comportamiento del coche está muy por encima de sus prestaciones, por lo que no es fácil encontrar límites en cuanto a estabilidad, frenada o suspensión.

ECONOMÍA 7/10

Los consumos se mantienen bastante contenidos excepto en ciudad, donde un considerable peso y unos desarrollos tirando a largos penalizan este apartado. Por lo demás, el motor de Renault cumple con lo esperado en una berlina de representación pero económica.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.068 cc.
Alimentación:
Inyección, turbo e intercooler.
Potencia: 90 CV a 4.250 rpm.
Par máximo:
19,5 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 80 l.
Peso: 1.410 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 15,6 s.
Velocidad máxima: 180 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 43,9 s.

CONSUMOS

En ciudad: 9,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,4 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 940 km.

NOTA MEDIA 6,3

BERLINAS DIESEL



Citroën XM D De Luxe

3.566.395 ptas.

PRECIO: 5/10

Aún siendo la versión Luxe, menos equipada que la Grand Luxe, este XM diésel resulta ya caro a nivel comercial frente a rivales con mejor dotación de origen. Por este precio debería aproximarse un poco más a su hermano «caro».

COMPORTAMIENTO: 8/10

Esta cualidad de los XM se hace aquí patente gracias a unas prestaciones ya considerables. No obstante, la diferencia con el alto de gama al no disponer de la suspensión hidractiva resta lo mejor que ofrece Citroën en este sentido. Frenos, dirección y rigidez del conjunto son sin embargo intachables (aunque tampoco lleva ABS).

ECONOMÍA 8/10

Este motor puede quedar un tanto justo para mover tanto coche, pero está claro que resulta muy económico de funcionamiento. Es un coche ideal para realizar largos desplazamientos por autopista, ya que la velocidad crucero se mantiene bien y ofrece una buena autonomía.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en línea de 2.138 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora.
Potencia: 83 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
15 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 80 l.
Peso: 1.305 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 19,0 s.
Velocidad máxima: 171 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 45,4 s.

CONSUMOS

En ciudad: 8,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,8 l/100 km.
Consumo medio: 7,7 l/100 km.
Autonomía: 990 km.

NOTA MEDIA 7,0



BMW 325 TD

3.857.000 ptas.

PRECIO: 6/10

Dado el rendimiento y la calidad ofertada por la marca en esta versión, el precio resulta interesante frente a la competencia. Tan sólo el bajo nivel de equipamiento resta mérito a esta cifra, que ya se acerca a los cuatro millones.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Muy mejorado en cuanto a reacciones respecto a su antecesor, el 325 TD ha ganado en docilidad y seguridad. Estudiado para aguantar potencias muy superiores a las del motor diésel, resulta difícil poner en apuros al chasis y a las suspensiones, de tendencia blanca. La tracción trasera no resulta en ningún momento indómita.

ECONOMÍA 8/10

Sin renunciar a unas prestaciones «de gasolina», este BMW consigue afinar mucho a la hora del rendimiento. Todo gracias a un motor muy bien diseñado y a una moderna gestión electrónica de sus órganos. La gama de potencia ayuda a una conducción económica.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en línea de 2.498 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora y Turbo.
Potencia: 115 CV a 4.800 rpm.
Par máximo:
22,6 mkg a 1.900 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 65 l.
Peso: 1.335 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,7 s.
Velocidad máxima: 205,8 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 39,8 s.

CONSUMOS

En ciudad: 8,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,0 l/100 km.
Consumo medio: 9,1 l/100 km.
Autonomía: 714 km.

NOTA MEDIA 7,6



Citroën XM TD De Luxe

3.922.052 ptas.

PRECIO: 6/10

La comodidad, amplitud y calidad general del XM se muestra aquí bastante accesible y además equipada sofisticados sistemas como la suspensión hidractiva. Es la máxima expresión de Citroën dentro de sus vehículos grandes.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Un complejo estudio dinámico hizo posible que el XM naciera con todas las bazas en cuanto a comportamiento y seguridad. La confortable carrocería se comporta de forma noble y segura y más si cabe en esta versión de suspensión activa, diseñada para esfuerzos mucho mayores en el alto de gama.

ECONOMÍA 8/10

El moderno motor XU 10 de la casa francesa encuentra en esta versión su faceta más equilibrada. A pesar de ser una berlina rápida, un coeficiente de penetración aerodinámica muy optimizado permite contener el consumo a lo imprescindible.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.088 cc.
Alimentación:
Inyección mecánica y turbo.
Potencia: 110 CV a 4.300 rpm.
Par máximo:
25,3 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 80 l.
Peso: 1.455 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,3 s.
Velocidad máxima: 193 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 35,6 s.

CONSUMOS

En ciudad: 9,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,8 l/100 km.
Consumo medio: 8,3 l/100 km.
Autonomía: 914 km.

NOTA MEDIA 7,0



Lancia Thema Turbo DS

3.930.000 ptas.

PRECIO: 7/10

El último rejuvenecimiento estético de los Lancia Thema ha permitido a este modelo permanecer con buen pie en el mercado. Una mecánica brillante y económica, una carrocería de 4,6 metros y un equipamiento completo pueden ser nuestros por menos de cuatro millones de pesetas.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El nivel de confort es uno de los elementos más destacados de este modelo. A esto hay que unir una estabilidad que difícilmente pondrá en aprietos a su conductor y un motor que desarrolla 118 caballos y que permite mantener un ritmo muy elevado en carretera.

ECONOMÍA 8/10

Con el Thema Turbo DS podemos afrontar un buen número de kilómetros sin repostar. El motor sorprende por ofrecer un nivel de prestaciones sensacional sin, por ello, incidir negativamente en el consumo, que se muestra muy contenido en todo momento.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.499 cc.
Alimentación: Bomba de inyección con turbo e intercooler.
Potencia: 118 CV a 3.900 rpm.
Par máximo:
25,5 mkg a 2.200 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 70 l.
Peso: 1.350 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,5 s.
Velocidad máxima: 192 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 8,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,3 l/100 km.
Consumo medio: 7,6 l/100 km.
Autonomía: 870 km.

NOTA MEDIA 7,6

BERLINAS DIESEL



Alfa Romeo 164 2.5 TD

3.990.000 ptas.

PRECIO: 8/10

Este modelo recibió hace unos meses importantes mejoras y conlleva una mecánica de primera línea con un equipamiento de lo más completo. Climatizador de aire, elevavinas eléctricos, dirección asistida y ABS son algunos de los elementos que incluye de serie. Además, las opciones tienen un precio razonable.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Al grado de comodidad, de la que hace gala esta berlina, hay que sumar un comportamiento extraordinario en carretera y un motor muy potente que permite superar los 200 kilómetros por hora de velocidad punta.

ECONOMÍA: 8/10

A pesar de todo el potencial que desarrolla el motor del Alfa 164 2.5 TD, los consumos resultan sorprendentes, incluso circulando rápido por carretera. Además, las mejoras introducidas han permitido aumentar la potencia sin afectar en el consumo.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.500 cc.
Alimentación: Bomba de inyección con turbo e intercooler.
Potencia: 125 CV a 4.200 rpm.
Par máximo: 30 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 70 l.
Peso: 1.490 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,8 s.
Velocidad máxima: 202 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en 5ª: 41,9 s.

CONSUMOS

En ciudad: 8,5 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: 7,3 l/100 km.
Autonomía: 905 km.

NOTA MEDIA 8,3



Mercedes C 200 D

3.995.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Cuesta 300.000 pesetas más que su equivalente, el 190, y lo cierto es que no hay color. Salvo el motor, que se mantiene, las mejoras han sido importantes. Lástima que el aire acondicionado en esta versión sea opcional, con un sobrepeso de 342.000 pesetas.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Como es habitual en los Mercedes compactos, el comportamiento es una de sus mejores bazas. A la conocida suspensión trasera multibrazo de efectividad más que probada, se le une, en este caso, una suspensión delantera nueva con un eje de trapezio articulado que beneficia a la conducción.

ECONOMÍA: 8/10

En un diésel la economía está por encima del bien y del mal. El C 200 D es el diésel más económico de la marca de la estrella, con unos consumos de risa. A 90 kilómetros por hora, la marca anuncia un consumo de tan sólo cinco litros a los 100 kilómetros y, dado su peso, no está nada mal.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.997 cc.
Alimentación: Bomba inyectora.
Potencia: 75 CV a 4.600 rpm.
Par máximo: 13,3 mkg a 2.000-3.600 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 62 l.
Peso: 1.380 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 18,4 s.
Velocidad máxima: 160 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 8,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,8 l/100 km.
Consumo medio: 7,1 l/100 km.
Autonomía: 823 km.

NOTA MEDIA 7,3



Renault Safrane RN 2.5 DT

4.000.000 ptas.

PRECIO: 7/10

La versión básica del Safrane 2.5 DT no disfruta de un precio tan ajustado como el de otros modelos de la marca francesa. Aunque el precio no es desorbitado, existen modelos de la competencia con mejor equipo, más caballos y un precio más competitivo.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Las suspensiones ofrecen un compromiso ideal entre el confort y la estabilidad. La potencia del motor y la buena aerodinámica le permiten alcanzar un nivel de prestaciones muy bueno. Unos desarrollos algo largos y la respuesta pobre del motor en baja influyen negativamente en las recuperaciones.

ECONOMÍA: 6/10

Un peso muy elevado impide al Safrane 2.5 DT mejorar las cifras de consumo. Los desarrollos largos en cuarta y quinta marcha deberían incidir en beneficio de un mejor consumo, pero lo cierto es que el Safrane sobrepasa la barrera de los diez litros cada cien kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.499 cc.
Alimentación: Bomba de inyección con turbo e intercooler.
Potencia: 115 CV a 4.000 rpm.
Par máximo: 25 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 80 l.
Peso: 1.565 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,0 s.
Velocidad máxima: 192 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en 5ª: 45,0 s.

CONSUMOS

En ciudad: 11,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 10,2 l/100 km.
Consumo medio: 10,3 l/100 km.
Autonomía: 725 km.

NOTA MEDIA 7,0



Peugeot 605 SRDT

4.020.000 ptas.

PRECIO: 8/10

Aunque hay otros modelos con mecánicas algo más potentes, el 605 SRDT cuenta con una carrocería de 4,7 metros de longitud, con un equipamiento interior bastante completo y con una mecánica realmente brillante y económica.

COMPORTAMIENTO: 8/10

La estabilidad del 605 es una de sus mejores bazas. Es noble y dispone de una amortiguación eficaz en todo tipo de carreteras. El motor, con tres válvulas por cilindro, resulta muy brillante en su respuesta y arroja un buen nivel de prestaciones y consumos. Sólo la dirección peca de tener una asistencia demasiado suave y el tacto del freno de ser algo incómodo.

ECONOMÍA: 8/10

Si el rendimiento de esta mecánica turbodiésel es ejemplar, no lo es menos el bajo consumo del que hace gala. El gasto de combustible es bastante moderado y no sobrepasa, ni en los peores casos, los diez litros de combustible cada cien kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.088 cc.
Alimentación: Bomba de inyección con turbo e intercooler.
Potencia: 110 CV a 4.300 rpm.
Par máximo: 25,3 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 80 l.
Peso: 1.430 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 14,1 s.
Velocidad máxima: 193 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en 5ª: 42,6 s.

CONSUMOS

En ciudad: 8,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,8 l/100 km.
Consumo medio: 7,9 l/100 km.
Autonomía: 960 km.

NOTA MEDIA 8,0



Volvo 940 TD

4.195.000 ptas.

PRECIO: 9/10

La marca sueca ofrece una de las berlinas turbodiésel más interesantes del mercado. Hay que pagar 4.200.000 pesetas, pero dispondremos de un coche con unas medidas de seguridad excelentes, con una carrocería de 4,8 metros y con un equipamiento impresionante: aire acondicionado, dirección asistida, ABS, llantas de aleación... Además, las opciones tienen un precio muy ajustado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Este modelo goza de un comportamiento dinámico notable, estando el grado de confort al mejor nivel. La estabilidad es muy buena, aunque se acusan las inercias provocadas por un peso algo elevado. El nivel de prestaciones no es especialmente brillante.

ECONOMÍA: 8/10

Las cifras de consumo no desentonan en el conjunto. A pesar del peso elevado, el 940 TD no resulta especialmente derrochador y consume con eficacia cada uno de los litros de su depósito.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.383 cc.
Alimentación: Bomba de inyección con turbo e intercooler.
Potencia: 122 CV a 4.800 rpm.
Par máximo: 24 mkg a 2.400 rpm.
Caja de cambios: Manual de cuatro velocidades y overdrive.
Capacidad del depósito de combustible: 75 l.
Peso: 1.500 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,0 s.
Velocidad máxima: 181 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 9,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,9 l/100 km.
Consumo medio: 8,0 l/100 km.
Autonomía: 890 km.

NOTA MEDIA 8,3

BERLINAS DIESEL



BMW 525 TD

4.323.000 ptas.

PRECIO: 8/10

Un equipamiento de serie notable, un excelente motor de seis cilindros y una calidad de acabado ejemplar le permiten al BMW 525 TD estar a gran altura frente a sus rivales, a pesar de tener un precio algo más elevado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

En el apartado mecánico, el 525 TD roza la perfección. Las suspensiones, además de absorber eficazmente todas las irregularidades del terreno, confieren a este coche una estabilidad de impresión. El motor de seis cilindros parece de todo menos diésel y brilla con luz propia gracias a su buen rendimiento.

ECONOMÍA 7/10

Una gestión electrónica de última generación se encarga de que el consumo sea contenido, incluso teniendo que arrastrar un peso de casi tonelada y media. Ni circulando a ciento cuarenta kilómetros por hora se consiguen sobrepasar los diez litros de gasolina.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en línea de 2.498 cc.
Alimentación: Inyección electrónica y turbo.
Potencia: 115 CV a 4.800 rpm.
Par máximo: 22,6 mkg a 1.900 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 80 l.
Peso: 1.465 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,3 s.
Velocidad máxima: 193 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en 5ª: 42,9 s.

CONSUMOS

En ciudad: 10,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,9 l/100 km.
Consumo medio: 8,8 l/100 km.
Autonomía: 860 km.

NOTA MEDIA 7,6



Mercedes 200 D

4.620.000 ptas.

PRECIO: 6/10

El 200 D se mantiene en la tónica habitual de la marca de la estrella. Desde luego los coches han recibido más equipamiento en los últimos meses, sin embargo el precio sigue manteniéndose por encima de la media.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Un porcentaje importantísimo de conductores estiman que una de las virtudes más importantes de un automóvil es la nobleza de comportamiento. El Mercedes 200D cuenta con esa nobleza y con unas reacciones sanas que permiten una agilidad razonable, pese al porte del coche de 4,7 metros y casi tonelada y media de peso.

ECONOMÍA 8/10

Como ocurre en la versión más pequeña de los Mercedes, la nueva Serie C, el 200D utiliza el mismo motor de dos litros y 75 caballos, una mecánica económica que, aunque en este caso tiene que arrastrar mayor peso, sigue marcando unas cifras de consumo buenas.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.997 cc.
Alimentación: Bomba inyectora.
Potencia: 75 CV a 4.600 rpm.
Par máximo: 12,8 mkg a 2.700 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 70 l.
Peso: 1.340 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 18,5 s.
Velocidad máxima: 160 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 8,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,8 l/100 km.
Consumo medio: 7,2 l/100 km.
Autonomía: 922 km.

NOTA MEDIA 7,3



Audi 100 TDi

4.630.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Aunque cuenta con un equipamiento completo que incluye el aire acondicionado o la dirección asistida, lo cierto es que el precio final se dispara por encima de lo normal en el segmento. El acabado es excelente.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Comportamiento sano también en el Audi, que sin contar con el equipamiento de la marca Mercedes, hace gala de un comportamiento muy agradable. A pesar de ser un motor diésel de inyección directa, que normalmente suenan y vibran más, los técnicos han realizado un buen trabajo de insonorización en el habitáculo.

ECONOMÍA 9/10

Sin renunciar a unas prestaciones más que interesantes, el TDi de Audi bate records de consumo a cualquier velocidad. La marca anuncia 4,2 litros cada 100 kilómetros, a una velocidad constante de 90 kilómetros por hora y recientemente se ha batido un récord mundial.

FICHA TÉCNICA MOTOR

5 cilindros en línea de 2.461 cc.
Alimentación: Inyección directa y Turbo.
Potencia: 115 CV a 4.000 rpm.
Par máximo: 27 mkg a 2.250 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 80 l.
Peso: 1.425 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,1 s.
Velocidad máxima: 195 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 7,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 4,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 5,9 l/100 km.
Consumo medio: 6,2 l/100 km.
Autonomía: 1.240 km.

NOTA MEDIA 7,0

BERLINAS DIESEL



Mercedes C 220 D

4.650.000 ptas.

PRECIO: 6/10

Este modelo, comparado con el desaparecido 190, tiene mejor relación calidad precio. La marca sigue ofreciendo muchas opciones, pero el equipo de serie es más completo. Otro aspecto favorable es que su interior es notablemente más amplio.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Si bien esta nueva gama de Mercedes hereda la tracción a las ruedas traseras, para mantener la identidad de la marca, las suspensiones han experimentado mejoras sobre todo el tren delantero. En el C 220 D podemos afirmar que su estabilidad es intachable y que está muy por encima de las prestaciones del motor.

ECONOMÍA 8/10

En estos nuevos motores diésel, Mercedes emplea la técnica de las cuatro válvulas por cilindro. Resultan unas mecánicas con un mayor par motor que los de los 190 y, lo que es mejor, con un consumo más ajustado, con lo que en este apartado los C salen beneficiados.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 2.155 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora.
Potencia: 95 CV a 5.000 rpm.
Par máximo:
15,3 mkg a 3.100 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 62 l.
Peso: 1.400 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,3 s.
Velocidad máxima: 175 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 8,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,9 l/100 km.
Consumo medio: 7,4 l/100 km.
Autonomía: 787 km.

NOTA MEDIA 7,0



BMW 525 tds

4.817.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Buen precio para el diésel más rápido que podemos encontrar entre la larga lista de vehículos del mercado. Al equipamiento, bastante completo, hay que sumarle la calidad de los materiales empleados y la buena terminación. Además, de un interior amplio.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Por su concepción técnica, el 525 tds donde mejor se desenvuelven es en autovías y autopistas, donde ofrece un elevado confort de marcha. Aquí contribuyen de forma decisiva sus suspensiones que, con unos tarados muy acertados, absorben las irregularidades del terreno, sin que repercuta en el habitáculo.

ECONOMÍA 9/10

BMW, en este modelo, demuestra que unas buenas prestaciones no tienen por qué estar reñidas con un consumo razonable. El motor de este modelo, el más rápido en diésel, tiene un consumo medio de 8,6 litros, que le confiere una autonomía de 880 kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en línea de 2.498 cc.
Alimentación:
B. inyectora, Turbo e intercooler.
Potencia: 143 CV a 4.800 rpm.
Par máximo:
26,5 mkg a 2.200 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 80 l.
Peso: 1.480 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,1 s.
Velocidad máxima: 211 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 39,6 s.

CONSUMOS

En ciudad: 9,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,1 l/100 km.
Consumo medio: 8,6 l/100 km.
Autonomía: 880 km.

NOTA MEDIA 8,3



Mercedes C 250 D

5.120.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Si comparamos lo que ofrece y el potencial de su mecánica, con el modelo de la columna anterior, podemos comprobar que el Mercedes es un coche caro y que hay que pagar por lucir la estrella del morro. A su favor tiene el contar con un diseño nuevo y moderno.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Tal como sucede en el C 220 D, la estabilidad en el C 250 D es muy buena. Sus suspensiones tienen unos tarados suaves, que permiten un confort de marcha muy elevado, pero sin comprometer en absoluto la seguridad. Esto, unido a un habitáculo más amplio, hacen de este modelo un coche ideal para realizar largos viajes.

ECONOMÍA 8/10

Para este modelo se han inclinado por un motor de cinco cilindros en línea de 2,5 litros y 4 válvulas por cilindro, con una potencia de 113 caballos. Un rendimiento superior al del C 220 D, con la ventaja de tener unos consumos muy similares a los de aquí.

FICHA TÉCNICA MOTOR

5 cilindros en línea de 2.497 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora.
Potencia: 113 CV a 5.000 rpm.
Par máximo:
17,3 mkg a 2.800 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 62 l.
Peso: 1.450 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 14,8 s.
Velocidad máxima: 190 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 8,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 6,9 l/100 km.
Consumo medio: 7,5 l/100 km.
Autonomía: 798 km.

NOTA MEDIA 6,6



Mercedes 250 D

5.142.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Tal como sucede con la mayoría de los modelos de la marca de la estrella, el 250 D tiene un precio demasiado alto, si tenemos en cuenta su nivel de equipamiento. A cambio ofrece una buena imagen y una mecánica realmente irrompible.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Uno de los puntos fuertes del Mercedes 250 D es su estabilidad. Sus suspensiones, con una dureza muy adecuada, le confieren un comportamiento magnífico y a la vez ofrecen a sus ocupantes un elevado confort de marcha, resultando ser un vehículo ideal para realizar viajes de largo recorrido.

ECONOMÍA 8/10

Comparte el mismo motor del 190 2.5 D, con lo que sus consumos son muy similares. Gasta un poco más debido a que tiene que arrastrar un peso superior. Pero con todo eso tiene una magnífica economía de funcionamiento y una autonomía envidiable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

5 cilindros en línea de 2.497 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora.
Potencia: 94 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
15,7 mkg a 2.800 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 70 l.
Peso: 1.420 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,4 s.
Velocidad máxima: 175 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: 46,8 s.

CONSUMOS

En ciudad: 9,4 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,3 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 814 km.

NOTA MEDIA 6,6



Mercedes 300 D

5.490.000 ptas.

PRECIO: 5/10

En un coche de casi cinco millones y medio de pesetas es inadmisible que las llantas de aleación sean opcionales, o que por la pintura metalizada haya que pagar un sobrepeso. A cambio se obtiene un modelo con un acabado impecable y una calidad fuera de toda duda.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Su condición de tracción trasera condiciona en absoluto su comportamiento, excelente en cualquier condición de uso. Tiene que estar el suelo muy deslizante y realizar una conducción al límite para poner en apuros su estabilidad. Las suspensiones son muy cómodas y absorben perfectamente las irregularidades del suelo.

ECONOMÍA 8/10

El motor de seis cilindros mueve con mucha soltura al pesado 300 D, además sin comprometer sus consumos, que son ajustados. Resulta un vehículo perfecto para circular por autopista o autovías a una velocidad elevada, siempre con un gasto muy razonable.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en línea de 2.996 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora.
Potencia: 113 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
19,5 mkg a 2.800 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 70 l.
Peso: 1.470 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,7 s.
Velocidad máxima: 190 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 9,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,0 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 813 km.

NOTA MEDIA 7,0

BERLINAS DIESEL



Mercedes 250 D Turbo

5.855.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Sobre la calidad de acabado y la robustez mecánica de este modelo no hay nada que decir, pero su alto precio no se justifica con esto y debería verse acompañado por un equipamiento mejor. Creemos que su precio merece incluir llantas de aleación, por ejemplo.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Mercedes ha realizado un magnífico trabajo en las suspensiones de este modelo. La estabilidad está asegurada siempre y sólo en una conducción al límite de adherencia se puede ver comprometido el buen agarre de su eje trasero. Se aguanta tanto de la parte trasera que circulando al límite es más fácil que se vaya de morro.

ECONOMÍA 8/10

La inclusión del turbo en este motor no supone un aumento significativo de su consumo. Aumentan sus prestaciones, pero el gasto de combustible se mantiene siempre dentro de unos límites bajos, asegurando además una gran autonomía.

FICHA TÉCNICA MOTOR

5 cilindros en línea de 2.497 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora y Turbo.
Potencia: 126 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
23,6 mkg a 2.400 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 72 l.
Peso: 1.440 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,3 s.
Velocidad máxima: 198 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 9,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 5,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 7,4 l/100 km.
Consumo medio: 8,1 l/100 km.
Autonomía: 838 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mercedes 300 D Turbo

6.650.000 ptas.

PRECIO: 4/10

Tiene un precio muy elevado, sobre todo si lo comparamos con otros modelos de la competencia, principalmente BMW, que ofrece el 525 tds a un precio muy inferior, con una mecánica de una potencia similar y que ofrece mejores prestaciones.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Fiel representante de la serie 300, cuenta con una estabilidad a toda prueba. Sus suspensiones están perfectamente realizadas, con unos tarados acertados, que ofrecen un elevado confort a los ocupantes, absorben a la perfección las irregularidades del suelo y a la vez permiten una conducción con unos límites de seguridad altos.

ECONOMÍA 9/10

Es uno de los diésel más rápidos del mundo, los 147 caballos de su motor permiten impulsar al 300 D Turbo a más de 200 kilómetros por hora y siempre con unos consumos muy razonables, un poco más elevados que los de las versiones atmosféricas de Mercedes.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en línea de 2.996 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora y Turbo.
Potencia: 147 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
27,8 mkg a 2.400 rpm.
Caja de cambios: Automática de cuatro velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 72 l.
Peso: 1.490 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 10,9 s.
Velocidad máxima: 202 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 9,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 6,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 8,1 l/100 km.
Consumo medio: 8,2 l/100 km.
Autonomía: 837 km.

NOTA MEDIA 7,0



Mercedes 300 SD Turbo

8.817.000 ptas.

PRECIO: 3/10

Para tratarse de un coche con un precio de casi nueve millones de pesetas, tiene algunas opciones que son inconcebibles que un coche de su precio no las ofrezca de serie. Éste es el caso de los asientos delanteros con regulación eléctrica.

COMPORTAMIENTO: 8/10

La enorme elasticidad del motor del 300 SD Turbo le permite moverse con soltura, sobre todo si tenemos en cuenta la mediocre relación peso-potencia. La estabilidad es, en cualquier circunstancia, muy buena, con un aplomo a la carretera encomiable y, a la vez, ofrece una elevada comodidad a sus ocupantes.

ECONOMÍA 8/10

Para poder mover el elevado peso de este coche, 1.940 kilos, han tenido que recurrir a una caja de cambios con unos desarrollos más cortos, lo que provoca que los consumos sean más elevados que en otras versiones de la gama 300.

FICHA TÉCNICA MOTOR

6 cilindros en línea de 3.449 cc.
Alimentación:
Bomba inyectora y Turbo.
Potencia: 150 CV a 4.000 rpm.
Par máximo:
31,6 mkg a 2.200 rpm.
Caja de cambios: Automática de cuatro velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 100 l.
Peso: 1.940 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,9 s.
Velocidad máxima: 187 km/h.
Recuperación 1.000 desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

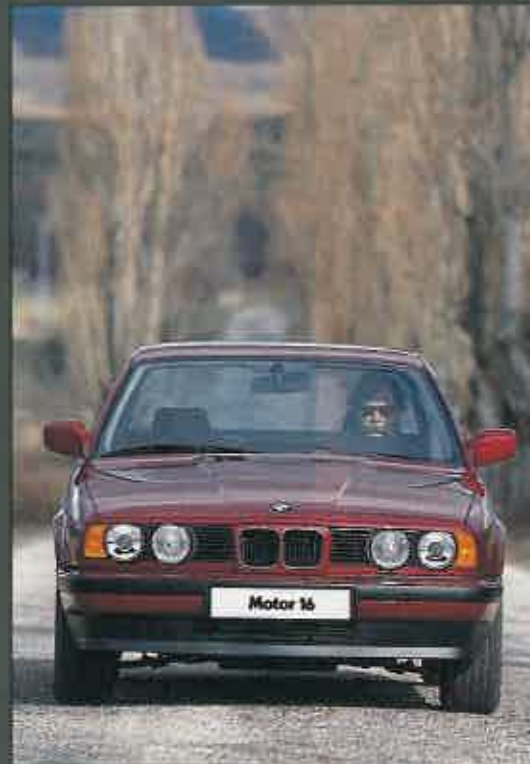
En ciudad: 11,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h: 7,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h: 9,7 l/100 km.
Consumo medio: 10,2 l/100 km.
Autonomía: 930 km.

NOTA MEDIA 6,3

BERLINAS DIESEL



AUDI 100 TDI
★★★★★
de lujo incorporan en sus gamas alguna versión con motor diésel. Evidentemente nos encontramos con coches que no resultan bara-



BMW 525 TDS

tos de adquirir, pero que son capaces de realizar promedios de consumo por debajo de los siete litros cada cien kilómetros. En cuanto a las prestaciones, no tie-

nen nada que envidiar de sus homologos de gasolina con potencias semejantes, con la ventaja de contar, por lo general, con unas cifras de par mucho más ventajosas, que hacen de su conducción un verdadero placer.

Entre las novedades que recientemente se han incorporado hay que destacar los nuevos Mercedes de la clase C, que continúan con la larga tradición de la marca en coches alimentados por gasóleo.

Alfa Romeo, con su 164 Super TD, refuerza su presencia en el segmento con un coche que destaca por su excelente nivel de prestaciones. Tradicionalmente, los fabricantes franceses han concedido mucha importancia a este tipo de coches y tienen una amplia oferta. Peugeot y Citroën disponen de versiones diésel con motores de tres válvulas por cilindro, mientras que Renault acaba de incorporar a su gama Safrane un motor Sofim de 2,5 litros.

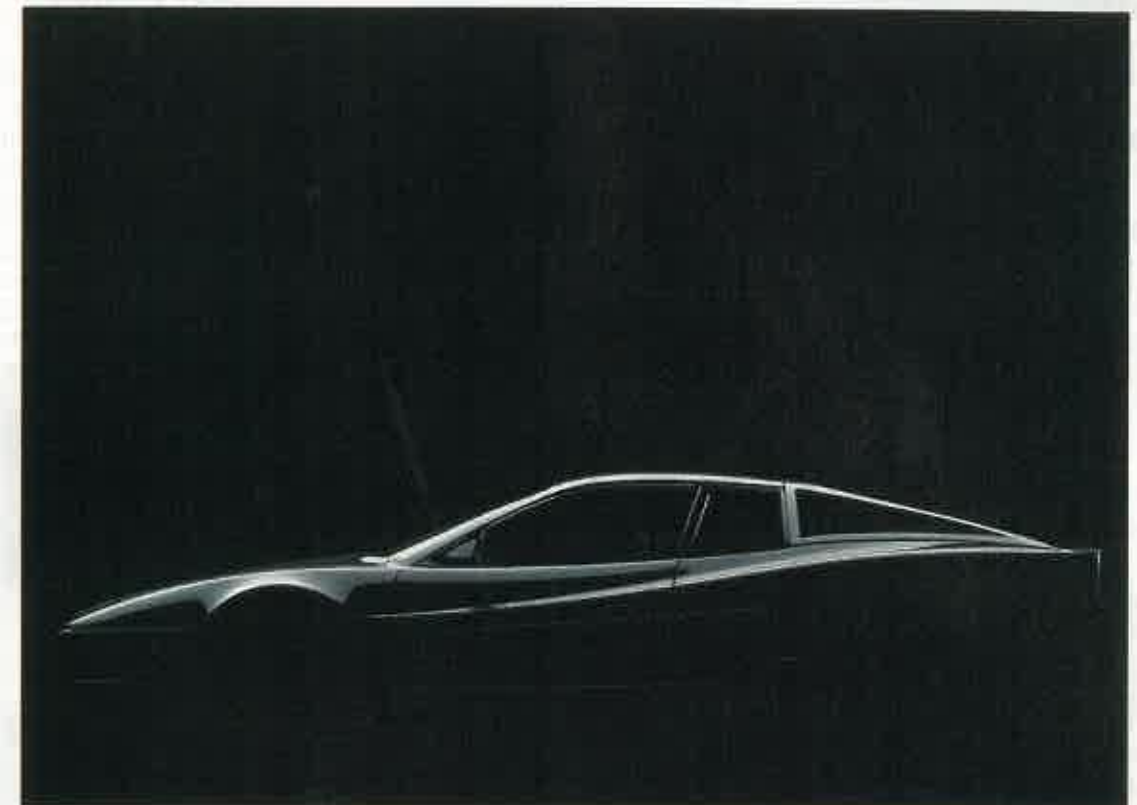
Todos aquellos que busquen un coche cómodo, amplio y capaz de realizar largos viajes sin fatiga, encontrarán la respuesta a sus demandas en estas páginas. La compra es cara, pero el mantenimiento muy económico.

Equipo de Pruebas de Motor 16

ALFA ROMEO 164 SUPER TD



RENAULT SAFRANE 2.5 TD



FABRICAMOS PARTE DE LOS MEJORES COCHES DEL MUNDO.

Las bujías. Las tapicerías. Los faros. Los filtros. Los inyectores.

Muchos de los componentes. La mayoría con los que luego se hará un automóvil.

Y trabajamos duro. Para to-

das las marcas. Para todo el mundo.

Destacamos por nuestro alto nivel de exigencia. Por la calidad de cada uno de nuestros productos. Mucho mayor de lo que te imaginas.

Por todo eso, la mayoría de los automóviles fabricados en Europa tienen componentes clave hechos en Portugal.

Ven a descubrir Portugal.

Dale marcha.

PORTUGAL. MÁS DE LO QUE TE IMAGINAS.



OFICINA COMERCIAL DE PORTUGAL: Paseo de la Castellana, 141, Planta 17 D • 28046 MADRID • Teléfono 571 59 68 • Fax 571 14 24
• Bruch, 50, 4.º - 3.ª • 08010 BARCELONA • Teléfono 301 44 16 • Fax 318 50 68 • Uruguay, 8, Edif. El Dorado, 3.ª Planta • 36201 VIGO • Teléfono 43 36 11 • Fax 43 73 50 • Asunción, 84, piso 11 D. Edif. Presidente. Portal B1 • 41011 SEVILLA • Teléfono 428 49 10 • Fax 428 47 93.



NUEVO SISTEMA BOSAL

BOSAL, compañía que fabrica y comercializa ganchos de remolque, ha empezado a comercializar su Caravan Control, sistema especialmente diseñado para medir con exactitud el peso en la zona de enganche de la caravana. Este sistema es un nuevo accesorio disponible para los clientes de ganchos de remolque Bosal y puede encontrarse en el mercado de recambios y accesorios.



500 ROVER PARA AVIS

ROVER España, S.A. y Avis Alquile Un Coche, S.A., han llegado a un acuerdo por el cual la primera venderá 580 unidades de sus series 100, 200, 400 y 800 a la compañía de alquiler antes del mes de agosto de 1993. En la primera entrega, que se efectuó en las instalaciones de Europark Madrid, S.A., estuvieron

presentes los señores Robert Mills, director financiero de Rover España y Davis Maloney, country manager de Avis.



PREMIO Q1 FORD



El presidente de Ford Europa, Jacques Nasser, hizo entrega del premio Q1 Ford a la calidad al Centro de Distribución de Piezas de la Planta de Almusafes, que fue recogido por

Juan Luis Cuñat, gerente del centro premiado, y que izó la bandera que presidirá en dicho centro. El Q1 es el máspreciado galardón a la calidad que Ford concede a sus proveedores.

LOS LIDERES DE RUEDA

SON tres los modelos representativos de los vinos de mesa Rueda: el Rueda Superior, el Sauvignon y el crianza en madera. Tres vinos concebidos precisamente por las bodegas Marqués de Riscal, que hoy en día son la máxima aspiración de gran número de firmas vitivinícolas de la zona. En esta ocasión Marqués de Riscal presenta la última cosecha de los tres vinos: año 1992 para el Rueda Superior y Sauvignon, así como 1989 para el Reserva Limousin.



WINSTON EN EL JET SKI

La prestigiosa marca Winston, que se ha caracterizado por su claro apoyo al deporte, está colaborando decisivamente desde la temporada pasada a la expansión del Jet Ski. Este año, de nuevo los ocho pilotos del Team Winston de Jet Ski estarán presentes en las cinco pruebas del Campeonato de España, así como en el Campeonato de Europa.



En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. **CC:** Cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** Potencia máxima en caballos DIN. **VM:** Velocidad máxima. **O/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	O/100	L/100	Long.	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	1.883.000	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	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							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	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	62.556		64.481
33 1.3 Inola	1.550.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	180.000		Serie	Serie			
33 1.5 le	1.892.585	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	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			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		64.481
33 1.7 le 16V	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 Cat.	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 1.7 Twin Spark	2.180.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.574.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.750.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
155 2.5 V6	3.560.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.5 TD	2.530.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 2.5 TD	3.080.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
164 2.0 Twin Spark	3.350.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.530.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.830.000	2.959	192	230	8,8	10,7	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.040.000	2.959	192	225	9,0	11,2	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.250.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.485.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.865.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.990.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.5 TD Súper	4.325.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Spider 2.0 le	3.252.795	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie				Serie

NOTA: 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	94	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 D Cat.	2.272.000	1.789	85	159			360,5	Serie				Serie		Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.184	72	138			360,5					Serie		Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.184	72	138			360,5	Serie				Serie		Serie

AUDI

80 2.0 E	2.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.560.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.770.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.140.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6 Quattro	4.865.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	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	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6 Avant	4.235.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.880.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.190.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.780.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.075.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.355.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.275.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.830.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.650.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.075.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.845.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.155.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.660.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.209.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.550.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.530.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.120.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	10.120.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	11.020.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	11.020.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE

Freccilimber 2 R I	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie		64.169
--------------------	-----------	-------	-----	-----	------	-----	-------	---------	-------	-------	-------	-------	--	--------



ALFA ROMEO

OFERTAS
Alfa 33 (excepto Imola):
 Descuento de **225.000 pesetas.**
Alfa 33 Imola:
 Durante el período de lanzamiento se incluirá el **aire acondicionado gratis.**
Alfa 155 1.7 T.S.:
 Promoción especial de lanzamiento con un descuento de **170.000 pesetas o aire acondicionado gratis.**
Alfa 155 V6 y Q4:
350.000 pesetas de descuento.
Alfa 155 (resto de gama excepto 1.7 T.S. y 1.8 T.S.):
 Descuento de **150.000 pesetas.**
164:
 Sobretasación de **350.000 pesetas** en el coche usado.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	115	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	115	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 T.Y. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 T. Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW

318i 4p	2.758.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
318i 4p Aut.	2.995.000	1.596	102	189	16,1	10,9	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
318i S Coupé	3.546.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i S Coupé Aut.	3.808.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i 4p	3.066.000	1.776	115	199	11,3	10,1	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
318i 4p Aut.	3.320.000	1.776	115	198	12,3	10,3	443,5	268.077	96.527	112.616	Serie	Serie	106.168	197.122
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
325i TD	3.857.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	197.122
325i 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
324i 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
324i 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	159.386
525i X	5.878.000	2.494	192	220	9,5	11,5	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.	6.666.000	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
525i TD	4.323.000	2.498	115	194	12,9	7,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i TD Aut.	4.605.000	2.498	115	190	13,9	8,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i TDS	4.817.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i TDS Aut.	5.144.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i TD Touring	4.700.000	2.498	115	188	13,7	8,3	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i TD Touring Aut.	4.983.000	2.498	115	183	14,7	8,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i TDS Touring	5.221.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i 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.	9.187.000	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
850i	13.417.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i Aut.	13.417.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i CSI Aut.	15.943.000	5.589	380	250	5,9	16,4	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CADILLAC

Seville STS V8 Aut.	8.098.826	4.565	295	240	7,6	13,0	518,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Eldorado TC V8 Aut.	8.294.118	4.565	295	240	7,6	13,0	513,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

Exposición:

Glorieta López de Hoyos, 5
 28006 Madrid
 Tel.: 561 74 54.

Glorieta Puente de Segovia, 3
 28011 Madrid
 Tel.: 470 13 11.

Su ALFA ROMEO en:

TAYRE II, S.A.

CONCESIONARIO OFICIAL



Servicio:

C/ Marquesa de Torrecilla, 4
 28027 Madrid
 Tel.: 268 09 07

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
CHEVROLET														
Blazer S-10 V8 Aut.	3.604.739	4.300	160	173	12,2	13,2	449,0	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	2.535.971	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie		
Voyager SE 3.3 Aut.	2.947.393	3.301	150	174	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie		
Voyager LE 3.0 Aut.	3.289.660	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.	3.577.332	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	3.014.084	2.499	117	160	14,6	8,6	452,5	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie		
Gran Voyager SE 3.3 Aut.	3.059.864	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	164.992	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	
Gran Voyager LE 3.3 Aut.	3.422.003	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	164.992	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600



CITROËN

OFERTAS

AX Image:
Descuento de 150.000 pesetas.

AX Top Ten y GT Line:
Descuento de 150.000 pesetas.

AX (resto de gama):
Descuento de 200.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

AX diésel:
A precio de gasolina.

ZX Advantage 1.6i 3p:
Descuento de 200.000 pesetas.

ZX 16 válvulas 3p:
300.000 pesetas de descuento.

ZX Reflex 1.9 D 5p:
Descuento de 161.000 pesetas.

ZX resto de gama:
Descuento de 150.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

ZX diésel:
A precio de gasolina.

BX gasolina:
Descuento de 400.000 pesetas.

BX diésel:
300.000 pesetas de descuento.

Xantia:
Descuento de 142.400 pesetas o aire acondicionado gratis.

XM:
200.000 pesetas de descuento.

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Xantia 2.0i SX	2.614.198	1.998	123	198	11,5	9,7	444,0	160.000	41.521	Serie	Serie	Serie	160.890	72.661
Xantia 2.0i SX Aut.	2.841.336	1.998	123	198	13,6	10,3	444,0	160.000	41.521	Serie	Serie	Serie	160.890	72.661
Xantia 2.0i VSX	2.956.242	1.998	123	198	11,5	9,7	444,0	160.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	72.661
Xantia 2.0i VSX Aut.	3.139.703	1.998	123	198	13,6	10,3	444,0	160.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	72.661
Xantia 2.0i 16V VSX	3.661.064	1.998	155	213	10,6	10,1	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Luxe	3.421.471	1.998	122	201	10,7	10,6	470,8	Serie	51.069	Serie	Serie	Serie	219.412	72.954
XM 2.0i Grand Luxe	4.214.940	1.998	122	201	10,7	10,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Turbo Luxe	3.836.046	1.998	145	212	8,8	10,6	470,8	Serie	51.069	Serie	Serie	Serie	219.412	72.954
XM 2.0i Turbo Grand Luxe	4.457.623	1.998	145	212	8,8	10,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Turbo G. Luxe Aut.	4.736.456	1.998	145	212	9,5	11,4	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Grand Luxe	5.232.287	2.849	170	222	9,7	12,3	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Exclusive	5.659.074	2.849	170	222	9,7	12,3	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Exclusive Aut.	5.937.906	2.849	170	220	10,9	13,5	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i 24V	6.245.219	2.975	200	235	8,6	11,4	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM Diesel Luxe	3.566.395	2.138	83	171	17,6	7,7	470,8	Serie	51.069	Serie	Serie	Serie	219.412	72.954
XM TD Luxe	3.922.052	2.088	110	192	12,4	8,0	470,8	Serie	51.069	Serie	Serie	Serie	219.412	72.954
XM TD Grand Luxe	4.556.998	2.088	110	192	12,4	8,0	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM TD Grand Luxe Aut.	4.835.830	2.088	110	190	14,9	8,0	496,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	219.412	Serie
XM 2.0i Turbo Break G. Luxe	4.631.753	1.998	145	212	9,2	10,9	496,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Turbo B. G. Luxe Aut.	4.910.585	1.998	145	212	10,1	11,7	496,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Break	5.406.416	2.975	170	217	10,1	12,4	496,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Break Aut.	5.885.248	2.975	170	215	11,5	13,6	496,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM Turbo D Break	4.277.303	2.088	110	184	12,7	7,2	496,3	Serie	51.069	Serie	Serie	Serie	219.412	Serie

NOTA (1): Opción conjunta, incluye elevavinas eléctricos delanteros, cierre centralizado, asientos traseros partidos, limpiaparabrisa trasero, lunas tintadas y pintura metalizada: 78.438 ptas. NOTA (2): Opción conjunta, incluye elevavinas eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, espejo retrovisor derecho eléctrico: 44.032 ptas. NOTA (3): Opción conjunta, incluye elevavinas eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, espejo retrovisor derecho eléctrico, lunas tintadas, cortinilla trasera y pintura metalizada: 58.342 ptas. NOTA (4): Opción conjunta, incluye elevavinas eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, asientos traseros traccionados, lunas tintadas y pintura metalizada: 48.740 ptas.

DACIA

Dacia TLX Berlina 4 vel.	717.973	1.397	65	150	16,5	8,5	435,0	-	-	-	-	-	-	-
Dacia TLX Berlina 5 vel.	786.197	1.397	65	150	16,5	8,5	435,0	-	-	-	-	-	-	-
Dacia TLX Break 4 vel.	740.715	1.397	65	150	16,5	8,5	440,0	-	-	-	-	-	-	-
Dacia TLX Break 5 vel.	831.680	1.397	65	150	16,5	8,5	440,0	-	-	-	-	-	-	-

DAIHATSU

Charade TR 1.3i 16V 3p	1.784.536	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	155.031	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Applause 1.6i 16V 5p	2.405.748	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.367	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Rocky TD Intercooler EL-II	3.684.856	2.785	102	145	17,2	12,6	411,5	202.886	39.361	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Feroza EL II 1.6i 16V	2.684.415	1.589	95	150	11,7	9,8	368,5	212.318	27.426	Serie	Serie	Serie	-	Serie

DE TOMASO

Pantera GT-55	21.500.000	4.942	305	270	19,0	436,5	-	-	-	-	-	-	-	Serie
---------------	------------	-------	-----	-----	------	-------	---	---	---	---	---	---	---	-------

FERRARI

Mondial T	15.330.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Mondial T Cabrio	17.080.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	-	-	-	-	-	-	Serie
348 TB	18.080.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	-	-	-	-	-	-	Serie
348 TS	16.640.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	-	-	-	-	-	-	Serie
512 TR	28.760.000	4.943	422	314	4,8	18,4	448,0	-	-	-	-	-	-	Serie

FIAT

Cinquecento	930.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	140.000	18.688	17.500	17.500	-	-	-
Cinquecento Sultre	1.040.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	Serie	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Panda 4x4 L Trekking	1.367.000	999	50	135	17,5	7,6	347,5	-	18.688	17.500	17.500	-	-	-
Uno 45 3p.	1.192.000	999	45	145	17,0	6,4	364,5	150.000	-	-	-	-	-	-
Uno 60 3p.	1.257.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	-	-	-	-	-
Uno 60 Start 3p.	1.053.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	-	-	-	-	-
Uno 60 S 3p.	1.360.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 60 5p.	1.319.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	-	-	-	-	-
Uno 60 S 5p.	1.422.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 70 IE S 3p.	1.430.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Uno 70 IE SX Formula 3p.	1.395.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	-	Serie
Uno 70 IE SX 3p.	1.557.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Uno 70 IE SX 5p.	1.620.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Uno Selecta 1.4 5p	1.720.000	1.372	71	157	14,0	8,7	368,9	150.000	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno DS 3p.	1.451.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-	-	-	-
Uno DS 5p.	1.578.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno TD S 3p.	1.628.000	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	50.000
Tipo 1.4 S 3p.	1.585.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	66.000	-	50.000
Tipo 1.6 S 3p.	1.775.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000



CONCESIONARIO OFICIAL

Almansa, 68. Teléfono: 553 11 52
Los Vascos, 26-28. Teléfono: 533 60 62
Gta. Puente Segovia, 3. Teléfono: 470 13 11
MADRID

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Tipo 1.8 GT IE 3p	1.980.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.4 S 5p	1.640.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	66.000	50.000
Tipo 1.4 SX 5p	1.790.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie		50.000
Tipo 1.6 S 5p	1.735.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	66.000	50.000
Tipo 1.6 SX 5p	1.850.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.8 SLX 5p	2.070.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tipo 2.0 ie 16V 3p	2.350.000	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tipo 1.7 D CL 5p	1.700.000	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	150.000	30.000				66.000	
Tipo 1.9 D SX 5p	1.850.000	1.629	65	160	14,0	5,8	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.9 TD SX 5p	2.060.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tempra 1.4 L	1.685.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000					
Tempra 1.4 SX	1.810.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000	Serie	Serie			
Tempra 1.6 S	1.790.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4		35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.6 SX	1.905.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	66.000	180.000	58.000
Tempra 1.8 ie SLX	2.155.000	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 2.0 SLX	2.440.000	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.9 DS	1.790.000	1.629	65	162	18,9	5,8	435,4		35.000	Serie	Serie	Serie	66.000	
Tempra 1.9 TD S	2.040.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie		
Tempra 1.9 TD SX	2.250.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.4 L SW	1.945.000	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2		35.000	23.500	23.500	Serie		
Tempra 1.8 ie SLX SW	2.415.000	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.9 DS SW	2.050.000	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie		
Tempra 1.9 TD SX SW	2.375.000	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Croma 2.0 ie S	3.075.736	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 ie Turbo	4.082.515	1.995	155	212	7,7	8,6	449,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma TD ID	2.960.000	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma Turbo Diesel	3.334.000	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616



FORD

OFERTAS

Fiesta:
Entre 120.000 pesetas
y 150.000 pesetas de
descuento o aire
acondicionado gratis.
Escort y Orion:
Hasta 150.000
pesetas o aire
acondicionado gratis.
Scorpio:
300.000 pesetas de
descuento.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Scorpio 2.9i 24V Ghia Aut.	5.616.000	2.935	195	225	8,8	12,7	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GLX S. Wagon	3.216.000	1.998	120	185	12,0	8,6	474,4	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia S. Wagon	3.934.000	2.935	145	201	9,5	12,1	474,4	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Executive Wagon	4.064.000	2.935	145	201	9,5	12,1	474,4	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Probe 2.5i 24V	3.700.000	2.497	163	220	8,0	10,5	454,4	Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Explorer XLT Aut.	3.796.000	3.958	160	165	-	17,0	468,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: Pack eléctrico CLX: 100.000 ptas. En la gama Escort se ofrece la caja de cambios automática por 177.000 ptas. Opción 2: Pack Elite con dirección asistida, pintura metalizada y radiocasete 2003 R: 85.000 ptas. Opción 2: ABS + control de tracción: 200.000 ptas.

HONDA

Civic LSi 1.6i 16V	2.230.000	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	205.275	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Civic ESI 1.6i 16V VTEC	2.650.000	1.590	125	195	8,7	7,8	408,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Civic VTi 1.6i 16V VTEC	3.220.000	1.595	160	215	7,3	8,0	408,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
CRX VTi 1.6i 16V VTEC	3.690.000	1.595	160	210	8,2	8,1	400,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Concerto 1.6i 16V	1.930.000	1.493	90	170	11,6	8,1	426,5	205.275	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Concerto 1.6i 16V	2.130.000	1.590	111	185	10,6	8,9	426,5	205.275	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Concerto 1.6i 16V Aut.	2.280.000	1.590	111	180	12,0	9,5	426,5	205.275	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Concerto 1.6i 16V DOHC	2.350.000	1.590	122	190	10,0	8,7	426,5	205.275	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Con. 1.6i 16V DOHC Full Eq.	2.850.000	1.590	122	190	10,0	8,7	426,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Accord S 2.0i 16V	2.630.000	1.997	131	200	10,2	9,3	468,5	205.275	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Accord LS 2.0i 16V	2.930.000	1.997	131	200	10,2	9,3	468,5	205.275	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Accord LS 2.0i 16V Aut.	3.285.275	1.997	131	200	10,2	9,2	468,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Prologue 2.2i 16V 4WS VTEC	4.450.000	2.157	185	230	7,2	9,5	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Legend 3.2i V6 24V	6.610.000	3.206	204	223	8,1	11,8	494,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Legend 3.2i V6 24V Aut.	6.860.000	3.206	204	223	8,8	11,5	494,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
NSX 3.0i V6 24V VTEC	13.000.000	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

HYUNDAI

Pony 1.3i LS 3p	1.211.000	1.298	72	150	16,2	8,1	410,1	25.000	-	-	-	-	-	-
Pony 1.5i LS 3p	1.292.000	1.468	77	160	13,7	7,8	410,1	25.000	-	-	-	-	-	-
Pony 1.5i GS 3p	1.530.000	1.468	84	170	12,0	9,2	410,1	150.000	Serie	-	-	Serie	-	-
Pony 1.5i LS 4p	1.352.000	1.468	77	160	13,7	7,8	427,5	25.000	-	-	-	-	-	-
Pony 1.5i GLS 4p	1.645.000	1.468	84	170	12,0	9,2	427,5	150.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000	-
Pony 1.5i LS 5p	1.325.000	1.468	77	160	13,7	7,8	410,1	25.000	-	-	-	-	-	-
Pony 1.5i GLS 5p	1.593.000	1.468	84	170	12,0	9,2	410,1	150.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000	-
S-Coupe 1.5i LS 12V	1.900.000	1.495	92	185	-	9,6	421,5	150.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000	-
S-Coupe 1.5i GT 12V Turbo	2.330.000	1.495	115	194	9,2	9,6	421,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Lantra 1.6i GLS 16V	1.820.500	1.593	114	187	-	10,2	435,8	150.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000	-
Lantra 1.6i GT 16V	1.982.000	1.836	126	190	-	10,0	435,8	150.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000	-
Sonata 2.0i GLS 16V	2.820.000	1.997	131	192	-	8,7	468,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-

IATO

Iato Turbodiesel Intercooler	3.409.300	1.929	86	145	-	14,1	407,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
------------------------------	-----------	-------	----	-----	---	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

INNOCENTI

Elba 1.5i Le.	1.400.000	1.498	76	165	12,9	7,7	403,7	29.900	23.000	23.000	-	-	-	-
---------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	--------	--------	--------	---	---	---	---

JAGUAR

XJ6 3.2	6.360.000	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	133.000	Serie	Serie	Serie	Serie	175.000
XJ6 4.0	7.261.500	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0	Serie	133.000	Serie	Serie	Serie	Serie	175.000
Sovereign 3.2 Aut.	7.542.500	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0 Aut.	8.576.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign XJ12 Aut.	10.550.000	5.994	318	250	7,2	17,6	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0 Aut.	9.908.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6 Aut.	11.595.000	5.994	318	250	7,3	17,6	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.413.000	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Cabrio	9.438.000	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.081.000	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.135.000	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR 4.0	10.739.000	3.980	251	236	8,5	14,3	499,5	Serie	132.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR S 6.0 L	11.549.000	5.993	337	254	6,8	17,3	474,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: La caja de cambios automática está disponible en los modelos con motor de 3,2 litros por 273.000 ptas. La caja de cambios automática está disponible en los modelos con mecánica de 4,0 y 6,0 litros por 405.000 ptas.

JEOP

Wrangler 2.5i Techo Lona	2.291.639	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.791	-	-	-	-	85.352
Wrangler 2.5i Techo Duro	2.502.115	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.791	-	-	-	-	85.352
Wrangler 4.0 Laredo	2.694.754	3.960	178	175	9,4	16,5	388,0	150.813	37.791	-	-	-	-	Serie
Jeep Cherokee 2.5	3.113.217	2.468	122	160	14,5	14,0	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



VAGMA, S.A.

Avda. de los Toreros, 14 - Tel.: 355 72 01-02
C/ Javier Ferrero, 3-5-7. - Tel.: 413 70 13
C/ López de Hoyos, 62 y 64.- Tel.: 411 67 44

ESTAMOS MAS CERCA DE UD. CON TODA
LA GAMA Y-10, DEDRA, DELTA Y THEMA.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Jeep Cherokee 4.0 Aut.	3.443.889	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Cherokee TD	3.317.713	2.068	88	140	19,2	9,2	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Grand Cherokee 4.0 Laredo Aut.	3.795.064	3.960	185	180	10,6	15,5	448,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Grand Cherokee V8 Limited Aut.	5.300.100	5.216	215	190	9,3	17,3	448,9	Serie	41.344	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

KORANDIO

K4D	1.943.000	2.238	88	142	-	12,7	385,9	-	-	-	-	Serie	-	-
Family RV	2.522.000	2.498	79	135	-	11,6	449,0	134.550	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-

LADA

Samara 1.3 3p	799.000	1.288	65	150	14,5	7,1	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.3 Cat. 3p	857.880	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 3p	875.759	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 Cat. 3p	954.659	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 LX 3p	1.054.009	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 LX Cat. 3p	1.112.889	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 4p	999.000	1.499	71	156	12,8	7,7	420,5	-	20.781	-	-	-	-	-
Samara 1.5 4p	898.195	1.288	65	150	14,5	7,1	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Samara 1.3 Cat. 5p	957.075	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
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	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Samara 1.5 LX Cat. 5p	1.183.827	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Niva 1.6 4x4	999.000	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-
Niva 1.6 4x4 Ikra	1.401.759	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	-	-	-	-	-	-
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.428.570	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	-	-	-	-	-	-

LANCIA

Y-10 Fire 1.1 Cat.	1.148.000	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 Selectronic 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	Serie	73.000	-	Serie
Delta 1.6 le World Champion	1.650.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	-	-	Serie	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	Serie	73.000	-	Serie
Delta HF Integrale 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrale Celebración	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	-	-	Serie	-	-	-	Serie	Serie
Debra 1.600 Le Status	1.840.000	1.581	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Debra 1.600 Le	2.082.000	1.591	80	170	13,8	9,2	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Debra 1.800 Le	2.357.000	1.756	107	187	11,4	9,0	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Debra 2.000 Le	2.827.000	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Debra 2.000 Le Turbo	3.537.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	-	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Debra Integrale	4.150.000	1.995	172	215	8,0	11,1	434,3	-	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Debra Turbodiesel	2.485.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	230.000	95.000
Thema 2.0 Le	3.300.000	1.995	117	190	12,6	9,9	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	95.000
Thema 2.0 Le 16V	3.750.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	95.000
Thema 2.0 Le 16V LS	4.130.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 2.0 Le 16V LS Aut.	4.390.000	1.995	155	204	13,9	10,7	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 2.0 Le 16V Turbo LS	4.800.000	1.995	205	230	7,2	9,8	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 3.0 V6 LS	4.800.000	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 3.0 V6 LS Aut.	5.187.560	2.959	175	215	9,3	12,8	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbo DS	3.930.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	95.000
Thema Turbo DS LS	4.350.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	-	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



HONDA

OFERTAS

Concerto:
Aire acondicionado gratis o una oferta equivalente en todos los modelos de la marca japonesa.



LANCIA

OFERTAS

Y-10 Fire:
110.000 pesetas de descuento.

Y-10 Elite y Avenue:
Descuento de 128.000 pesetas.

Delta:
255.000 pesetas de descuento.

Delta HF Turbo:
Descuento de 300.000 pesetas.

Delta Rosso:
89.000 pesetas de descuento.

Dedra:
345.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado o aire acondicionado gratis.

Thema:
Descuento de 448.000 pesetas, sólo para los clientes, dentro de la campaña «fidelización».

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
MASERATI														
222	5.475.393	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	256.000	Serie	
222 SE	6.512.223	2.790	250	240	5,7	14,6	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	Serie	
222 SR	7.595.974	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	Serie	
228	8.336.927	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	Serie	
422	6.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	Serie	
430	7.611.888	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	Serie	
Spider E	7.615.499	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	Serie	
Shamal	12.799.839	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

MAZDA														
323 F	3.127.040	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
323 GT	2.842.880	1.840	140	198	8,2	8,4	339,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
323 GT-R 4WD	4.058.880	1.840	185	210	7,1	10,0	408,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
MX-3 1.8 24V	3.558.400	1.845	136	202	8,5	9,7	422,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
MX-3 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
626 2.5i V6 24V Hatchback	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
626 2.5i V6 4WS Hatchback	4.129.000	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Xedos 6 V6 2.0i	4.436.480	1.995	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
MX-6 2.5i V6 24V	4.485.120	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
MX-6 2.5i V6 24V 4WS	4.691.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
RX-7	7.950.080	2.616	241	250	5,1	12,8	429,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
RX-7 Cabrio	6.693.120	2.616	200	234	7,0	11,9	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

MERCEDES														
C 180	3.696.000	1.799	122	193	12,2	9,3	448,7	389.760	131.968	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
C 200	4.920.000	1.998	136	198	10,8	9,5	448,7	Serie	131.968	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
C 220	5.220.000	2.199	150	210	10,4	9,6	448,7	Serie	131.968	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
C 280	6.000.000	2.799	193	230	8,8	11,9	448,7	Serie	131.968	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
C 200 D	3.995.000	1.997	75	160	18,4	7,1	448,7	389.760	131.968	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
C 220 D	4.650.000	2.155	95	175	16,3	7,4	448,7	Serie	131.968	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
C 250 D	5.120.000	2.497	113	190	14,8	7,5	448,7	Serie	131.968	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
200 E	4.895.000	1.998	136	200	11,5	9,5	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
220 E	5.280.000	2.199	150	210	10,6	9,8	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
280 E	6.035.000	2.799	197	230	9,1	12,1	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 E 4 Matic.	7.980.000	2.960	188	220	9,1	11,2	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
320 E	6.910.000	3.199	220	235	8,0	12,3	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
400 E	8.780.000	4.196	279	250	6,8	12,9	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
500 E	13.680.000	4.973	320	250	6,1	14,4	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
220 CE	6.835.000	2.199	150	210	10,6	10,0	465,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
320 CE	8.042.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 CE 24V Cabriolet	10.460.000	2.960	220	230	8,7	12,7	465,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
220 TE	5.625.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
220 TE	5.985.000	2.199	150	198	10,8	10,4	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
280 TE	6.760.000	2.799	197	218	9,1	12,4	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TE 4 Matic.	8.595.000	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
320 TE	7.655.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
200 D	4.620.000	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
250 D	5.142.000	2.497	94	176	16,5	7,7	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
250 D Turbo	5.855.000	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 D	5.490.000	2.996	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 D Turbo	6.850.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 D Turbo 4 Matic.	8.050.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
250 TD	5.725.000	2.497	94	176	16,5	7,7	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TD	6.250.000	2.996	113	190	13,7	8,6	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TD Turbo	7.270.000	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TD Turbo 4 Matic.	8.600.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	151.808	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 SE 2.8	8.376.000	2.799	197	220	10,8	13,3	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SE	9.666.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SEL	10.036.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
400 SE	11.820.000	4.196	279	250	7,6	13,7	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
400 SEL	12.298.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SE	12.610.000	4.973	320	250	6,7	14,5	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SEL	13.240.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SE	18.858.000	5.987	394	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	19.520.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SD Turbo	8.817.000	3.449	150	187	12,7	10,3	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SEC	15.380.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEC	21.635.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	10.710.000	2.960	190	228	9,3	12,1	447,0	422.400	162.176	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	11.835.000	2.960	231	240	8,4	13,1	447,0	422.400	162.176	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SL	15.265.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	422.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SL	20.525.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE SW Corto	6.054.880	2.298	126	145	17,7	15,2	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GE SW Corto	6.880.128	2.960	170	165	13,5	17,0	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
230 GE SW Largo	6.695.136	2.298	126	145	17,1	15,2	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GE SW Largo	7.521.696	2.960	170	165	14,1	17,2	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
230 GE Cabrio	6.077.184	2.298	126	145	17,7	15,2	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GE Cabrio	6.899.821	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GDT SW Corto	6.562.624	2.996	113	138	22,0	13,7	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
350 GDT SW Corto Aut.	7.609.600	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GDT SW Largo	7.183.200	2.996	113	138	23,5	13,8	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
350 GDT SW Largo	8.261.664	3.449	136	145	16,0	13,5	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GDT Cabrio	6.584.928	2.996	113	138	22,0	13,7	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
350 GDT Cabrio Aut.	7.620.096	2.996	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080

NOTA (1): Tren de rodaje deportivo con llantas de aleación de cinco orificios: 335.872 ptas. NOTA: Los Mercedes de la Clase C están disponibles con cuatro niveles de terminación: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Esprit tienen los mismos precios para cada modelo



PEUGEOT

Los precios de toda la gama Peugeot y de sus opciones han experimentado también una subida que ya reflejamos en nuestra lista. Así, los Peugeot 106 han subido entre 20.000 y 75.000 pesetas, los 205 son ahora entre 15.000 y 130.000 pesetas más caros, los 306 cuestan en torno a 75.000 pesetas más, por los Peugeot 405 hay que pagar un aumento de unas 90.000 pesetas y los 605 tienen un precio entre 100.000 y 240.000 pesetas más caro.

Otra novedad en la gama Peugeot ha sido la llegada del 405 Turbo 16 4X4. Este modelo incorpora el motor del 405 Mi 16 pero, gracias a un turbo intercooler y otro buen número de mejoras, desarrolla una potencia de 196 caballos.

El equipamiento de serie incluye de todo: elevalunas y retrovisores eléctricos, cierre centralizado con mando a distancia, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, tapicería de cuero, sistema antirrobo, etcétera. El techo corredizo (123.100 ptas), los asientos delanteros térmicos (35.000 ptas) y la pintura metalizada (47.800 ptas) son sus elementos opcionales.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Corsa Sp. Swing 1.4	1.415.000	1.389	60	155	15,0	7,4	373,0	140.000	26.000	30.000	30.000	40.000	150.000	
Corsa Sp. GLS 1.4	1.630.000	1.389	60	155	15,0	7,4	373,0		26.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Corsa Sp. GLS 1.4 SI	1.670.000	1.389	82	173	12,5	7,4	373,0	140.000	26.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Corsa Sp. Swing 1.5 D	1.450.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0		26.000	30.000	30.000	40.000	150.000	
Corsa Sp. GLS 1.6 TD	1.745.000	1.488	67	165	14,0	5,4	373,0		26.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Astra 3p 1.4i	1.568.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1							
Astra 3p GL 1.4i	1.716.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	29.000	(1)	(1)	(1)		
Astra 3p GT 1.6i	2.001.000	1.598	100	185	10,5	7,4	405,1	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	47.000
Astra 3p GSI 1.8i 16V	2.357.000	1.789	125	211	8,5	8,4	405,1	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000
Astra 3p GSI 2.0i 16V	2.796.000	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Astra 3p GT 1.7 TD	2.148.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	47.000
Astra 4p 1.4i	1.714.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	150.000						
Astra 4p GL 1.4i	1.818.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	140.000	29.000	45.000	36.000	41.000		
Astra 4p GL 1.6i	1.910.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	29.000	45.000	36.000	41.000		
Astra 4p GLS 1.6i	2.072.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	
Astra 4p GLS 1.8i Aut.	2.196.000	1.598	100	180	11,5	9,1	423,9	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	
Astra 4p GT 1.6i	2.103.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	
Astra 4p GL 1.7 D	1.910.000	1.698	60	153	18,0	5,9	423,9	140.000	29.000	45.000	36.000	Serie		47.000
Astra 4p GL 1.7 TD	2.097.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9		29.000	45.000	36.000	Serie		
Astra 4p GLS 1.7 TD	2.219.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie		
Astra 5p 1.4i	1.666.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	150.000						
Astra 5p GL 1.4i	1.770.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	29.000	45.000	36.000	41.000		
Astra 5p GL 1.6i	1.862.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	29.000	45.000	36.000	41.000		
Astra 5p GLS 1.6i	2.024.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	
Astra 5p GLS 1.8i Aut.	2.148.000	1.598	100	180	11,5	9,1	405,1	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	
Astra 5p GT 1.6i	2.055.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	47.000
Astra 5p GLS 1.6i Caravan	2.083.000	1.598	100	185	10,5	7,9	427,8	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	Serie
Astra 5p Club 1.8i 16V Car.	2.255.000	1.789	125	207	9,5	8,5	427,8		29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	Serie
Astra 5p GL 1.7 D	1.862.000	1.698	60	153	18,0	5,9	405,1		29.000	45.000	36.000	Serie		
Astra 5p GL 1.7 TD	2.049.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1		29.000	45.000	36.000	Serie		
Astra 5p GLS 1.7 TD	2.171.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	
Astra 5p GLS 1.7 TD Caravan	2.230.000	1.686	82	173	13,5	6,2	427,8	140.000	29.000	Serie	Serie	Serie	183.000	Serie
Kadett Cabrio Sporty 1.6i	2.304.000	1.598	75	170	13,0	8,2	399,8			Serie	Serie	Serie	183.000	Serie
Kadett Cabrio Elegant 2.0i	2.556.000	1.998	115	195	9,0	8,9	399,8			Serie	Serie	Serie	183.000	Serie
Vectra 4p GL 1.8i	2.137.000	1.796	90	183	12,5	8,5	443,0		46.000	65.000	Serie	Serie	194.000	Serie
Vectra 4p Comfort 2.0i	2.432.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	179.000	46.000	Serie	Serie	Serie	194.000	
Vectra 4p Diamond 2.0i	2.755.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0		Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Vectra 4p CD 2.0i	2.942.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	81.000
Vectra 4p CD 2.0i Aut.	3.121.000	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	81.000
Vectra 4p GT 2.0i	2.819.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	81.000
Vectra 4p GT 2.0i 16V	3.189.000	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	81.000
Vectra 4p 2.0i Turbo 4X4	4.129.000	1.998	204	240	6,8	9,8	449,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	Serie
Vectra 4p GL 1.7 D	2.310.000	1.698	60	153	20,0	6,0	443,0		46.000	65.000	Serie	Serie	194.000	
Vectra 4p Comfort 1.7 TD	2.591.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0		46.000	Serie	Serie	Serie	194.000	
Vectra 5p GL 1.8i	2.224.000	1.796	90	183	12,5	8,5	435,0		46.000	65.000	Serie	Serie	194.000	
Vectra 5p Comfort 2.0i	2.519.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	179.000	46.000	Serie	Serie	Serie	194.000	
Vectra 5p Diamond 2.0i	2.842.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0		Serie	Serie	Serie	Serie	194.000	Serie
Vectra 5p CD 2.0i	3.029.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	81.000
Vectra 5p CD 2.0i Aut.	3.208.000	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	81.000
Vectra 5p GT 2.0i	2.906.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	81.000
Vectra 5p GT 2.0i 16V	3.276.000	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0		Serie	46.000	Serie	Serie	194.000	Serie
Vectra 5p Comfort 1.7 TD	2.678.000	1.698	82	176	14,5	6,0	435,0		46.000	Serie	Serie	Serie	194.000	
Callibra 2.0i Sportive	3.277.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2		Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Callibra 2.0i 16V	3.807.000	1.998	150	220	8,5	8,9	449,2		Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Callibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.352.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2		Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega GL 2.4i	3.280.000	2.410	125	200	10,8	10,5	468,7		Serie	64.000	Serie	Serie	191.000	89.000
Omega GL 2.6i Sportive	3.803.000	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7		Serie	64.000	Serie	Serie	191.000	89.000
Omega CD Diamond 2.4i	3.678.000	2.410	125	200	10,8	10,5	468,7		Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD Diamond 2.6i	3.967.000	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7		Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD Diamond 2.6i Aut.	4.076.000	2.594	150	210	10,8	11,9	468,7		Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD Diamond 3.0i Aut.	4.470.000	2.969	177	222	9,8	12,2	468,7		Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0i 24V	5.225.000	2.969	204	240	7,9	11,7	468,7		Serie	54.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0i 24V Aut.	5.494.000	2.969	204	238	10,0	11,7	468,7		Serie	54.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega GL 2.3 TD	3.400.000	2.260	100	173	14,0	9,6	468,7		Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	191.000
Omega Caravan GL 2.6i	3.676.000	2.594	150	208	10,5	11,8	473,0		Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	89.000
Omega Caravan GL 2.3 TD	3.551.000	2.260	100	173	15,0	9,6	473,0		Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	191.000
Senator 3.0i CD 24V	5.702.000	2.969	204	240	7,9	11,5	484,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Senator 3.0i CD 24V Aut.	6.022.000	2.969	204	238	10,0	11,7	484,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frontera 3p Sport 2.0i	2.605.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	97.000
Frontera 3p Sport SE 2.0i	2.769.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0			Serie	Serie	Serie	Serie	97.000
Frontera 5p 2.4i	3.046.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	97.000
Frontera 5p 2.3 TD	3.238.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	97.000
Monterey 3p RS 3.2i V6 24V	3.790.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 3p RS 3.1 TD	3.790.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 5p LS 3.2i V6 24V	3.790.000	3.165	177	170	11,5	15,5	454,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 5p LS 3.1 TD	3.790.000	3.059	114	150	16,6	11,2	454,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

PANTHER

Panther Kallista	5.150.000	2.933	150	195	7,2	9,5	389,0							258.000
------------------	-----------	-------	-----	-----	-----	-----	-------	--	--	--	--	--	--	---------

PEUGEOT

106 XN 1.0 4V Cat. 3p	1.135.000	954	50	150	19,0	6,3	356,4		27.200					
106 XN 1.0 5V Cat. 3p	1.184.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4		27.200					
106 XN 1.1 Cat. 3p	1.235.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200					
106 XR 1.1 Cat. 3p	1.350.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200	24.100	24.100			
106 XT 1.1 Cat. 3p	1.505.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	155.400	27.200	Serie	Serie			54.300
106 Open 3p	1.380.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4			Serie	Serie			
106 XS 1.4 Cat. 3p	1.435.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	155.400	27.200	24.100	24.100	83.400		
106 XT 1.4 Cat. 3p	1.596.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	155.400	27.200	Serie	Serie	83.400		54.300
106 XSI Cat. 3p	1.740.000	1.360	95	187	9,8	7,8	356,4		27.200	Serie	Serie		174.200	Serie



RANKING DE VENTAS

MAYO

M.A.			
2	1	Opel Astra	4.489
1	2	Renault 19	3.704
5	3	Citroën ZX	3.361
4	4	Renault Clio	3.355
6	5	Opel Corsa	3.363
12	6	Seat Toledo	3.167
3	7	Seat Ibiza	3.036
7	8	Ford Fiesta	3.078
8	9	Ford Escort	2.589
9	10	Ford Mondeo	2.546
10	11	Citroën AX	2.154
11	12	VW Golf	2.153
14	13	Peugeot 405	1.704
17	14	Peugeot 306	1.579
16	15	Renault 21	1.489
23	16	Fiat Tempra	1.443
15	17	Ford Orion	1.435
13	18	Citroën Xantia	1.417
10	19	Opel Vectra	1.403
20	20	BMW Serie 3	1.241
19	21	Peugeot 205	905
21	22	Peugeot 306	924
23	23	Peugeot 309	920
22	24	Nissan Primera	772
36	25	Renault 5	697
22	26	Audi 80	662
27	27	Rover Serie 200	640
23	28	Fiat Tempra	614
26	29	Nissan Micra	403
29	30	BMW Serie 5	457
30	31	Volvé Serie 400	444
32	32	Renault Twingo	402
35	33	Seat Marbella	385
33	34	Fiat Tipo	365
32	35	Audi 100	384
37	36	Lancia Delta	354
40	37	Rover Montego	339
38	38	Mercedes 190	331
39	39	Lada Samara	326
31	40	Fiat Cinquecento	324
34	41	Renault Safrane	293
39	42	Mercedes 300	294
41	43	VW Vento	284
45	44	VW Polo	277
46	45	Rover Serie 400	240
49	46	Mercedes 300	237
42	47	Citroën BX	221
43	48	Audi 155	206
44	49	Hyundai Pony	197
50	50	VW Passat	181
50	50	Ford Probe	131

Id. A: mes anterior.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	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	1.240.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RN 1.2 3p	1.375.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	22.375	22.375			
Clio RT 1.2 3p	1.510.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	Serie	Serie			
Clio Fuga 1.2 3p	1.375.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		28.500					
Clio Fuga 1.4 3p	1.595.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	28.500					
Clio RT 1.4 3p	1.650.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	2.290.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie			Serie
Clio S 1.8i 3p	1.590.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.8i 3p	1.770.000	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	2.290.000	1.794	90	185	9,9	8,8	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie			Serie
Clio RSI 1.8 3p	1.695.000	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	2.025.000	1.764	137	209	8,0	8,8	371,2		25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio 16V 2.0 Williams 3p	2.340.000	1.998	150	225	7,8	9,5	370,9		Serie	Serie	Serie			Serie
Clio RL 1.2 5p	1.305.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RN 1.2 5p	1.340.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	22.375	22.375			
Clio RT 1.2 5p	1.575.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	Serie	Serie			
Clio Fuga 1.2 5p	1.440.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		28.500					
Clio Fuga 1.4 5p	1.660.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	28.500					
Clio RT 1.4 5p	1.715.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.4 Aut. 5p	2.075.000	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	25.500	Serie	Serie	Serie		
Clio S 1.8i 5p	1.615.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.8i 5p	1.835.000	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	1.430.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500					
Clio RN 1.9 D 3p	1.530.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	22.375	22.375	69.300		
Clio Fuga 1.9 D 3p	1.540.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		28.500			74.500		
Clio RT 1.9 D 3p	1.660.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RL 1.9 D 5p	1.495.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500					
Clio RN 1.9 D 5p	1.595.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	22.375	22.375	69.300		
Clio Fuga 1.9 D 5p	1.605.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		28.500			74.500		
Clio RT 1.9 D 5p	1.725.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	Serie	Serie	69.300		
R-19 RL 1.4 3p	1.580.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R-19 S 1.8 3p	1.785.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	153.000	31.000			74.500		
R-19 RT 1.8 3p	1.975.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RSI 1.8i 3p	2.060.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	153.000	31.000	(2)	(2)	Serie		
R-19 RT 1.8i 3p	2.105.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	(2)	(2)	Serie	184.500	72.000
R-19 16V 3p	2.450.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.4 4p	1.680.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000					
R-19 RN 1.4 4p	1.795.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000			
R-19 Beberly 1.4 4p	1.645.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	157.500	32.000	Serie	Serie	74.500		
R-19 S 1.8 4p	1.845.000	1.794	95	181	10,7	6,9	424,8	153.000	31.000			74.500		
R-19 RT 1.8 4p	2.035.000	1.794	95	181	10,7	6,9	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RT 1.8i 4p	2.220.000	1.721	107	190	10,5	8,8	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.8i 4p	2.275.000	1.794	113	192	10,0	9,1	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 16V 4p	2.540.000	1.764	137	212	8,5	9,0	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.9 D 4p	1.770.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000					
R-19 RN 1.9 D 4p	1.865.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000	72.000		
R-19 Beberly 1.4 5p	1.845.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	157.500	32.000	Serie	Serie	74.500		
R-19 RT 1.9 D 4p	2.080.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 S 1.9 DT 4p	2.165.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,0	153.000	31.000			Serie		
R-19 RT 1.9 DT 4p	2.310.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RL 1.4 5p	1.680.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R-19 RN 1.4 5p	1.795.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000	25.000	25.000			
R-19 Beberly 1.9 D 4p	1.970.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	157.500	32.000	Serie	Serie	Serie		
R-19 S 1.8 5p	1.845.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	153.000	31.000			74.500		
R-19 RT 1.8 5p	2.035.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RT 1.8i 5p	2.220.000	1.721	107	190	10,5	8,8	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.8i 5p	2.275.000	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	2.540.000	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	1.770.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000					
R-19 RN 1.9 D 5p	1.865.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000	25.000	25.000	72.000		
R-19 Beberly 1.9 D 5p	1.970.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	157.500	32.000	Serie	Serie	Serie		
R-19 RT 1.9 D 5p	2.080.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 S 1.9 DT 5p	2.165.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,0	153.000	31.000			Serie		
R-19 RT 1.9 DT 5p	2.310.000	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	2.840.000	1.794	95	180	10,7	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie		
R-19 16V Cabriolet	3.190.000	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	35.000			75.000		
R-21 TS Driver 4p y 5p	1.980.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 GTS Manager 4p y 5p	2.185.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 GTX Manager 4p y 5p	2.335.000	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 TXE Broker 4p y 5p	2.760.000	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 TXE Broker Aut. 4 y 5p	2.961.000	1.995	120	192	11,0	10,2	446,0	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 GTX 12V 4p y 5p	2.790.000	1.995	136	210	9,2	9,6	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 TTI 4p y 5p	2.995.000	1.995	136	210	9,2	9,6	446,0	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD Manager 4p y 5p	2.280.000	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 TD Manager 4p y 5p	2.585.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 TDX Broker 4p y 5p	2.945.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 Nevada GTS Manager	2.515.000	1.721	92	169	11,2	8,3	464,4	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 Nevada GTX Manager	2.820.000	1.995	120	189	10,5	9,5	464,4	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R-21 Nevada GTD Broker	2.635.000	2.068	74	155	12,9	8,7	464,4	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 Nevada TDX Broker	3.135.000	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
Safrane RN 2.2 Si	3.600.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	204.000	
Safrane RT 2.2 Si	4.180.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	Serie	51.000	Serie	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	Serie
Safrane RN V6i	4.735.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RXE V6i	5.895.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RXE V6i Quadra	6.465.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane Baccara V6i	7.100.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Safrane RN 2.1 DT	3.635.000	2.068	90	177	14,9	7,4								



SEAT

OFERTAS Financiación especial:

Toda la gama Seat se beneficia de una financiación especial con un interés T.A.E. de tan sólo el 9,9 por ciento y hasta 48 meses para pagar.



SUBARU

Subaru es otra de las marcas que ha subido el precio de sus modelos. Mientras que los Legacy 1.8 GL mantienen el mismo precio, los Legacy 2.2 GX cuestan 162.000 pesetas más, en la versión sedán, y 182.000 pesetas más con la carrocería Station Wagon. El Subaru Legacy 2.0i Turbo 4WD ha subido más de 600.000 pesetas, aunque ahora incorpora de serie el aire acondicionado y el ABS, elementos que antes eran opcionales. Este mismo modelo, con carrocería familiar, cuesta también 242.000 pesetas más, mientras que el futurista SVX ha subido su precio final en 342.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Ibiza 1.9 D CL 3p.	1.471.000	1.896	64	156	15,3	5,9	381,3		20.000			Serie		
Ibiza 1.9 D CLX 3p.	1.556.000	1.896	64	156	15,3	5,9	381,3		20.000			Serie		
Ibiza 1.0i CL 5p.	1.220.000	1.043	45	138	22,3	6,9	381,3		20.000					
Ibiza 1.3i CL 5p.	1.325.000	1.272	55	151	16,8	7,2	381,3		20.000					
Ibiza 1.3i CLX 5p.	1.405.000	1.272	55	151	16,8	7,2	381,3		20.000					
Ibiza 1.3i GLX 5p.	1.525.000	1.272	55	151	16,8	7,2	381,3		20.000	Serie	Serie			48.000
Ibiza 1.8i CL 5p.	1.654.000	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	125.000	20.000					
Ibiza 1.8i CLX 5p.	1.675.000	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	125.000	20.000	Serie	Serie			48.000
Ibiza 1.8i GLX 5p.	1.775.000	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	125.000	20.000					
Ibiza 2.0i GLX 5p.	1.844.000	1.984	115	198	9,3	8,6	381,3	125.000	20.000	Serie	Serie	Serie	120.000	48.000
Ibiza 2.0i GT 5p.	1.930.000	1.984	115	198	9,3	8,6	381,3	125.000	20.000	Serie	Serie	Serie	120.000	48.000
Ibiza 1.9 D CL 5p.	1.536.000	1.896	64	156	15,3	5,9	381,3		20.000					
Ibiza 1.9 D CLX 5p.	1.621.000	1.896	64	156	15,3	5,9	381,3		20.000					
Toledo 1.8i Class	1.665.000	1.595	72	170	13,2	7,8	432,1	173.400	38.500					
Toledo 1.8i Class	1.868.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	173.400	38.500					
Toledo 1.8i Sport	2.039.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	173.400	38.500					
Toledo 1.8i GLX	2.292.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	158.100	64.100
Toledo 2.0i Sport	2.350.100	1.984	115	198	10,5	9,3	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	
Toledo 2.0i GLX	2.532.700	1.984	115	198	10,5	9,3	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	64.100
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.748.500	1.984	115	198	11,5	9,5	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	64.100
Toledo 2.0i GT	2.684.800	1.984	115	198	10,5	9,3	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	
Toledo 2.0i GT Aut.	2.820.500	1.984	115	198	11,5	9,5	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	
Toledo 1.8i GT 16V	2.873.000	1.781	128	202	9,4	9,5	432,1		38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	
Toledo 1.9 D Class	1.870.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1		38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	
Toledo 1.9 TD Class	2.194.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	
Toledo 1.9 TD GLX	2.392.700	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	64.100

SKODA

Favorit	885.000	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	
Forman	1.060.000	1.289	58	140	17,0	7,9	416,0							
Forman Cat.	1.120.000	1.289	54	135	18,0	8,6	416,0							
Forman Marathon	1.200.000	1.289	58	135	18,0	8,6	416,0							

SUBARU

Legacy 1.8 GL 16V	2.456.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	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		78.600
Legacy 2.2 GX 4WD	3.151.390	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie	202.998	78.600
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.538.296	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie	202.998	78.600
Legacy 2.0 Turbo 4WD	4.345.605	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0		14.610	Serie	Serie	Serie	Serie	
Legacy 2.0 Turbo 4WD SW	4.692.404	1.994	200	220	7,0	14,0	460,0		14.610	Serie	Serie	Serie	Serie	
SVX 4WD Aut.	6.569.582	3.319	230	235	7,5	11,8	462,5			Serie	Serie	Serie	Serie	

NOTA: Los Subaru Legacy 2.2 GX 4W están disponibles con caja de cambios automática: 250.954 Ptas.

SUZUKI

Waruti 800 5p	789.000	796	34				330,0	110.000		Serie				
Swift 1.3 GL	1.249.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	150.000	20.000				70.000	
Swift GTI 3p	1.690.000	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	150.000	20.000	Serie			70.000	50.000
Swift Sedan 1.6 GLX	1.673.172	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	150.000	20.000	Serie	Serie		70.000	Serie
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	1.871.140	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	150.000	20.000	Serie	Serie		70.000	Serie
Swift 1.3 i Cabrio	2.452.285	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0		20.000					
Samurai III Techo Lona	1.143.530	970	45	119	21,8	10,0	344,0		20.540					
Samurai III Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0		20.540					
Samurai III Techo Met.	1.183.990	970	45	118	21,8	10,0	344,0		20.540					
Samurai 1.300 Techo Duro	1.524.340	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0		20.540					
Samurai 1.300 Techo Met.	1.483.645	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0		20.540					
Samurai 1.300i Techo Lona	1.554.863	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0		20.540					
Samurai 1.300i Techo Duro	1.626.079	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0		20.540					
Samurai 1.300i Techo Met.	1.585.385	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0		20.540					
Sam. 1.900 T. Duro Long B.	1.382.803	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0		20.540					
S. 1.300i T. Lona Long Body	1.521.176	1.298	69	125	19,5	9,0	401,0		20.540					
S. 1.300i T. Duro Long Body	1.612.741	1.298	69	125	19,5	9,0	401,0		20.540					
Vitara Techo Lona	1.672.573	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0		20.540					
Vitara Techo Duro	1.853.351	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0		20.540	(1)	(1)	(1)		
Vitara Techo Metálico	1.794.425	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0		20.540	(1)	(1)	(1)		
Vitara Techo Lona Iny.	2.026.016	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	172.956	20.540	Serie	Serie	Serie		
Vitara Techo Duro Iny.	2.122.667	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	172.956	20.540	Serie	Serie	Serie		
Vitara Techo Metálico Iny.	2.063.575	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	172.956	20.540	Serie	Serie	Serie		
Vitara 1.6i 16V Wagon	2.099.102	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0	219.376	20.540	(1)	(1)	(1)		Serie

NOTA: Opción 1: Power Pack: Elevalunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos y dirección asistida: 147.500 ptas. Todos los modelos con inyección están catalizados.

TOYOTA

Carina E 2.0i 16V	3.234.083	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	30.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Camry V6 24V	4.500.000	2.959	188	225	8,8	11,2	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica 2.0i 16V	3.850.000	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.220	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica Turbo 4WD Limited	5.372.925	1.988	208	230	7,9	9,9	441,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	6.239.461	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	6.544.087	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDi	2.950.000	2.499	114	145	20,7	12,4	436,0		30.161	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Four Runner V6	3.691.500	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	48.120	Serie	Serie	Serie		402.500

UMM

100 DA Techo Lona	2.366.495	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0							
100 DA Techo Duro	2.410.656	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0							
100 DTi Techo Lona	2.614.365	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
100 DTi Techo Duro	2.640.481	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							
100 DTi Marathon	2.904.989	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							
121 DA Techo Lona	2.507.963	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7							
121 DTi Techo Lona	2.875.416	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7							

VOLKSWAGEN

Polo Fox 1.05 4V	1.095.000	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5						23.002	
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.095.000	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5						23.002	
Polo Coupé Fox 1.05	1.130.000	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5						23.002	
Polo Coupé GT 55	1.250.000	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5						23.002	
Polo Coupé GT Injection	1.400.000	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5						23.002	
Polo Coupé G-40	1.645.000	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5						23.002	
Golf 1.4 CL 3p	1.595.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0			Sene	48.000			Sene
Golf 1.6 CL 75 3p	1.725.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0			Serie	48.000	Serie		
Golf 1.6 GL 75 3p	1.850.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0			Serie	Sene	Serie		
Golf 1.8 GL 90 3p	1.975.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000		44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.160.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000		44.396	Sene	Serie	Serie	170.000
Golf 2.0 GTI 3p	2.415.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000		44.396	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf GTI 16V 3p	2.775.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000		44.396	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 3p	3.400.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 3p	1.790.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0			44.396	Sene	48.000	Serie	
Golf 1.9 GL TD 3p	2.165.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000		44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Golf 1.4 CL 5p	1.671.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0			44.396	Sene	51.000		
Golf 1.6 CL 75 5p	1.801.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0			44.396	Serie	51.000	Serie	
Golf 1.6 GL 75 5p	1.926.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0			44.396	Sene	Sene	Serie	
Golf 1.8 GL 90 5p	2.051.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000		44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.236.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000		44.396	Sene	Serie	Serie	170.000
Golf 2.0 GTI 5p	2.491.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000		44.396	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf GTI 16V 5p	2.851.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000		44.396	Sene	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 5p	3.491.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 5p	1.866.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0			44.396	Sene	51.000	Serie	
Golf 1.9 GL TD 5p	2.241.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000		44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Golf Cabrio GL	2.545.000	1.781	98	166	11,2	9,1	399,0	272.000		73.023	(1)	Serie	Serie	154.619
Golf Cabrio Quattrat	2.730.000	1.781	98	166	11,2	9,1	399,0	272.000		64.143	Serie	Serie	Serie	
Vento 1.8 CL	1.820.000	1.598	75	168	14,4	8,2	438,0			44.396	Serie	51.000	Serie	
Vento 1.8 CL	1.945.000	1.781	90	180	12,5	8,2	438,0			44.396	Serie	51.000	Serie	
Vento 1.8 GL	2.145.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	190.000		44.396	Sene	Serie	Serie	170.000
Vento 1.8 GL Aut.	2.260.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0			44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Vento 2.0 GL	2.245.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	190.000		44.396	Sene	Serie	Serie	170.000
Vento 2.0 GL Plus	2.458.880	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	Serie		44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Vento 2.0 GT	2.675.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	Sene		44.396	Sene	Serie	Serie	Serie
Vento 2.8 VR6	3.500.000	2.792	174	225	7,8	10,6	438,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vento 1.9 CL D	1.945.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0			44.396	Sene	51.000	Serie	
Vento 1.9 GL TD	2.295.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0			44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Corrado 1.6 V	3.635.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Sene		73.023	Sene	Serie	Serie	Serie
Corrado VR6	4.400.000	2.861	190	235	8,9	11,2	405,0	Serie		73.023	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat 1.8 CL	2.275.000	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	206.000		44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Passat 2.0 GL	2.850.000	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie		44.396	Serie	Serie	Serie	
Passat VR6	3.700.000	2.792	174	224	8,2	10,6	457,0	Sene		44.396	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.450.000	1.588	80	175	16,0	8,5	457,5			44.396	Serie	Serie	Serie	170.000
Passat Variant 2.0 GL	3.150.000	1.984	115	195	11,5	9,2	457,5	Serie		44.396	Serie	Serie	Serie	Serie

TE LEEMOS EL FUTURO.



Con nosotros siempre serás el primero en enterarte.
Sobre todo cuando se trata de algo especial.
Por ejemplo, los coches que serán la sensación
de la temporada, las marcas que van a romper
moldes o los prototipos que te harán soñar.
En el Catálogo de Novedades de Motor 16
desvelamos el futuro del automóvil.
Para que tomes la delantera.

CATALOGO
Motor 16

Conduce con ventaja.

P R E C I O S U S A D O S

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.

ganvam

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 TL	—	—	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	980	860	—	—
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 T.S.	1360	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
Sprint 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	2830	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	1760	1580
90 2.0 Front	—	2400	2160	1940	—
90 Quattro	—	2500	2250	2030	1830
100 CD y 2.2 E	1990	1870	1590	1160	980
100 CD Avant	2220	2010	1720	1300	1110
100 CC Diesel	1560	1410	1090	840	680
100 CD Turbo Diesel	1770	1590	1240	950	820
200 Turbo	3060	2710	2340	1900	1090
200 Turbo Aut.	3290	2960	2660	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	1800	—
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.	2650	2380	—	—	—
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
316/318	—	—	1160	1010	940

CITROËN

MODELO	92	91	90	89	88
316 1.4p	—	1370	1280	1100	980
316 1.4p (nuevo)	1900	1710	—	—	—
318 1.	—	1450	1330	1140	1010
318 1.4p	—	1540	1420	1220	1100
318 1.4p (nuevo)	2200	1980	—	—	—
318 1. S	—	1620	1500	—	—
318 1. Cabrio	2410	2180	2050	—	—
320 1.	—	1670	1540	1380	1220
320 1.4p	—	1760	1620	1460	1300
320 1.4p (nuevo)	2500	2250	—	—	—
320 1. Touring	2590	2340	2100	—	—
320 1. Cabrio	2770	2500	2250	—	—
324 D	—	1540	1460	1350	1220
324 TD	—	1800	1620	1460	1310
325 1.	—	2120	1960	1800	1670
325 1.4p	—	2190	2030	1870	1750
325 1.4p (nuevo)	3010	2710	—	—	—
325i X	—	2440	2320	2190	1980
325i Touring	3080	2770	2490	—	—
325i Cabrio	3320	2990	2690	—	—
M3	4460	4000	3500	3000	2700
520 1. (nuevo)	2680	2230	2060	1900	1700
525 1.530 1. (nuevo)	3420	2850	2610	2370	2130
535 1. (nuevo)	4100	3600	3360	3000	2700
524 TD (nuevo)	—	2560	2310	2080	1870
730 1.	3800	3300	2950	2600	2200
735 1. (nuevo)	4420	3740	3400	3060	2580
750 1. A	6560	6000	5500	5000	4500
750 1. AL	7000	6500	6000	5500	5000
635 CS 1.	—	3420	3100	2650	—
M 635	—	—	4640	4070	3510
850 1.	8250	7430	—	—	—

DE TOMASO

MODELO	92	91	90	89	88
Panther GT5	7500	6300	5350	4820	—
Long Champ	—	—	—	—	2100

FERRARI

MODELO	92	91	90	89	88
400 GT	—	—	—	—	4800
Mondial B	—	—	—	—	4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	9320	8390
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	92	91	90	89	88
Panda 1000 S Fre	570	510	460	—	—
Panda Sisley 4x4	770	690	620	—	—
Uno 45 Stung 3p	—	—	—	—	380
Uno Brio 45 3p	—	—	—	—	400
Uno 45 Fire 3p	600	570	520	440	370
Uno 45 Fire S 3p	670	600	510	430	360
Uno 45 Fire S 5p	700	630	530	450	380
Uno 60 S 3p	710	640	540	460	390
Uno 60 S 5p	780	700	630	—	—
Uno 70 SX 3p	820	730	620	560	500
Uno 70 SX 5p	850	770	640	540	460
Uno 70 SX 5p	850	770	640	540	460
Uno Turbo ie	990	880	750	640	540
Uno Turbo ie ASKD	1080	920	830	750	680
Uno 1.7 DS 5p	790	710	550	470	400
Tipo 1.400	920	790	710	640	580
Tipo 1.400 DGT	1010	850	770	690	620
Tipo 1.600 DGT	1080	920	830	750	680
Tipo 1.800 DGT	1170	1050	—	—	—
Tipo 16V	1220	1100	990	—	—
Tipo TD DGT	1240	1060	950	860	770
Tipo 1.4 CL	1060	—	—	—	—
Tipo 1.4 S	1150	—	—	—	—
Tipo 1.4 SX	1210	—	—	—	—
Tipo 1.6 S	1210	—	—	—	—
Tipo 1.6 SX	1270	—	—	—	—
Tipo 1.8 SX	1380	—	—	—	—
Tipo 2.0 16V	1710	—	—	—	—
Tipo 1.7 D CL	1070	—	—	—	—
Tipo 1.9 D S	1180	—	—	—	—
Tipo 1.9 TD Sport	1500	—	—	—	—
Tempra 1.400	1140	1030	930	—	—
Tempra 1.400 SX	1250	1130	1020	—	—
Tempra 1.600	1270	1140	1030	—	—
Tempra 1.600 SX	1360	1220	1100	—	—
Tempra 1.800 SX	1500	1350	1220	—	—
Tempra 1.900 D	1180	1060	950	—	—
Tempra 1.900 TD	1550	1400	1260	—	—
Tempra SW 1.4	1300	—	—	—	—
Tempra SW 1.8 SX	1620	—	—	—	—
Tempra SW 1.9 D	1410	—	—	—	—
Tempra SW 1.9 TD SX	1690	—	—	—	—
Regata Mare	—	—	—	430	390
Regata 70 S	—	—	—	400	310
Regata 100 S ie	—	—	—	510	430
Regata Weekend S ie	—	—	—	540	460
Regata Weekend DS	—	—	—	580	490
Regata DS	—	—	—	510	430
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDD	1620	1460	1310	1180	—

FORD

MODELO	92	91	90	89	88
Fiesta C 4V	—	—	—	—	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	—	300
Fiesta Bal./H/s H/Tip 1.1	—	—	—	—	300
Fiesta S y Ghia 1.4	—	—	—	—	390
Fiesta XR2	—	—	—	—	990
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	—	380
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	400
Fiesta S 1.1 4V 3p	—	620	520	440	—
Fiesta C 1.1 5V 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 CL X 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 EF	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	780	680	580	480	—
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 1.6V (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 GT, 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, Mera 1.8D	—	790	680	580	—
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 1.8 16V 3/5p	1200	1020	—	—	—
Escort S 1.6 3p	1310	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.6	1290	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.8 1290	1110	—	—	—	—
Escort XR3i 1.6 (105)	1350	1150	—	—	—
Escort XR3i 1.6 (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 1.6 EF	1490	1190	—	—	—
Orion CL 1.3, 1.4	—	—	580	490	—
Orion GL, Mark, GT, Mill, 1.6	—	800	680	580	—
Orion Ghia 1.6	—	830	710	600	—
Orion Ghia 1.6 i	—	860	730	620	—
Orion GLD, GLD 1.6D	—	—	—	520	—
Orion GT, Mill, Marek, 1.8D	—	780	670	570	—

MODELO	92	91	90	89	88
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	—	—	830	700	600
Orion CLX 1.6	1230	1050	890	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat	1320	1120	—	—	—
Orion Ghia 1.6	1320	1120	960	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat	1410	1200	—	—	—
Orion Ghia Si	1390	1180	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (105)	1380	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (130)	1580	—	—	—	—
Orion CLX 1.8D	1130	960	—	—	—
Orion 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 2.0 4p, XR 2.0 3/5p	1680	1430	1210	—	—
Sierra XR 4x4 2.0i 5p	2170	1840	1570	—	—
Sierra GL 2.0 4/5p	—	1160	990	840	710
Sierra CLX, GT 2.0 4/5p	1640	1400	1190	—	—
Sierra Ghia 2.0 4/5p	1750	1490	1270	1080	920
Sierra Xtra, Ghia, 4x4 2.8 i	—	—	—	800	—
Sierra Cosworth 2.0 3p	—	—	—	1300	1100
Cosworth 2.0 4p 4x4	2900	2320	1970	—	—
Sierra 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 2.0 4/5p	—	—	1220	1040	880
Scorpio GL 2.0 4/5p	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 5p	—	—	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9i	2340	1910	1620	1460	1240
Scorpio Ghia 2.0 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	2090	—	—
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 CLTD	—	1630	1470	1300	—
Scorpio GTD	—	1760	1600	1360	—
Scorpio Ghia TD	—	2140	1930	1640	—
Scorpio Fam. GLX 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.	4550	4190	3770	—	—
XJ6 3.6	—	—	—	3380	3060
Sovereign 3.6 Aut.	—	—	—	3780	3420
XJ6 4.0	4640	4230	4050	3650	—

MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign 4.0 Aut.	5090	4680	4300	4050	—
Daimler 4.0 Aut.	5760	5220	4880	3660	3510
XJ6 3.0	4950	4510	4010	3660	3150
XJ6 V12 Aut.	5450	4860	4410	3950	3420
XJ6 Cabrio Aut.	6930	6110	5590	4910	3720

LANCIA

MODELO	92	91	90	89	88
Y 10 File	—	—	420	380	340
Y 10 Fire	670	600	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	720	650	580	480	420
Y 10 Turbo	—	—	570	480	430
Y 10 GT	820	740	670	600	—
Delta 1300	820	750	640	580	520
Delta 1800 GT IE	950	850	740	630	540
Delta HF Turbo IE	1060	960	800	680	580
Delta 4x4	—	—	—	990	—
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	1880	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
Dedra 1.600 ie	1380	1300	1170	—	—
Dedra 1.800 ie	1540	1480	1330	—	—
Dedra 2.0 ie	1790	1690	1520	—	—
Dedra 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	2050	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 T	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1960	1780
190 D 2.5 T	3130	2880	2570	2310	—
200 D	—	2790	2450	2150	1930
250 D	—	3050	2680	2360	2110

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	2690	2340	2100	1870
230 CE	3880	3400	2980	2680	2410
230 TE	—	3430	3010	2640	2370
260 E	3560	3110	2730	2460	2180
300 E	3630	3260	2850	2560	2360
300 E 4 Matic	4840	4250	3720	3350	2850
300 CE	4580	4020	3520	3170	2850
300 TE	—	4220	3700	3240	2920
260 SE	—	2890	2420	2180	1940
300 SE	—	3110	2590	2330	2080
300 SEL	—	3340	2800	2500	2230
420 SE	—	3780	3150	2830	2520
420 SEL	—	4040	3370	3030	2700
500 SE	—	4090	3400	3060	2730
500 SEL	—	4470	3730	3350	2990
560 SEL	—	6300	5250	4730	4190
300 SL	—	—	—	4320	—
420 SL	—	—	—	4680	—
420 SEC	—	4530	3790	3420	3020
500 SL	—	—	—	4600	—
500 SEC	—	4820	4020	3620	3210
560 SE	—	6030	5430	4890	—
560 SEC	—	6270	5550	5090	—
300 SL	6340	5710	—	—	—
300 SL 24	7000	6300	—	—	—
500 SL	9020	8120	—	—	—
300 SE	5660	5090	—	—	—
300 SEL	5870	5280	—	—	—
420 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	12880	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	480
Corsa 1.3 4p	870	750	670	570	510

MODELO	92	91	90	89	88
Corsa SR 1.3	840	720	650	540	410
Corsa GT 1.3	840	720	650	540	410
Corsa GL 1.4 4p	900	810	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	840	760	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	830	708	640	510	480
Corsa Swing 1.2 5p	780	670	600	540	480
Corsa 1.3 5p	850	730	650	560	500
Corsa GL 1.4 5p	880	790	—	—	—
Corsa Swing 1.4 5p	880	790	—	—	—
Corsa 1.5 D 3p	780	670	610	470	420
Corsa 1.5 TD 3p	850	730	630	560	500
Corsa 1.5 D 4p	840	710	610	500	450
Corsa 1.5 TD 4p	910	770	650	530	530
Corsa 1.5 D 5p	820	690	630	490	440
Corsa 1.5 TD 5p	880	750	640	570	510
Kadett 1.3 3p	—	—	—	620	490
Kadett 1.4 3p	390	890	800	—	—
Kadett 1.6 3p	1050	910	820	740	—
Kadett 1.8i 3p	1120	950	850	770	—
Kadett GSI 2.0 i 3p	1310	1120	1020	900	810
Kadett GSI 2.0 i 16V 3p	1350	1320	1190	1060	950
Kadett 1.3 4p	870	740	670	570	450
Kadett 1.4 4p	1310	860	770	—	—
Kadett 1.6 4p LS y Fun	1030	930	770	690	540
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Firs	1070	920	830	740	590
Kadett 1.8i 4p	1190	1020	920	820	670
Kadett 1.3 5p	820	630	620	560	—
Kadett 1.4 5p	1010	860	770	—	—
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1010	900	770	690	540
Kadett 1.6 GL 5p	1050	900	810	720	580
Kadett 1.6 Beauty 5p	1350	900	810	720	580
Kadett 1.8i 5p	1230	1110	1000	—	—
Kadett GSI 2.0 i 5p	1370	1170	1050	930	750
Kadett Cabrio 1.6	1390	1250	1120	1010	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1550	1390	1230	1080	950
Kadett 1.5 TD 4p	1090	920	830	640	580
Kadett 1.6 D 4p	—	—	—	—	520
Kadett 1.7 D 4p	980	830	750	680	600
Kadett 1.5 TD 5p	1080	910	820	660	600
Kadett 1.6 D 5p	—	—	—	—	520
Kadett 1.7 D 5p	940	800	720	660	—
Kadett 1.6 S Caravan	1080	930	830	740	660
Kadett 1.5 TD Caravan	1170	990	900	730	660
Kadett 1.7 D Caravan	1170	990	900	730	660
Ascona 1.6 4c	—	—	—	—	380
Ascona 2.0 i 4p	—	—	—	—	610
Ascona 2.0 i 5p	—	—	—	—	610
Ascona GT 2p	—	—	—	—	570
Ascona GT 5p	—	—	—	—	600
Ascona Diesel	—	—	—	—	380
Astra Base 1.4i 3p	1020	—	—	—	—
Astra GL 1.4i 3p	1090	—	—	—	—
Astra GT 1.4i 3p	1190	—	—	—	—
Astra GL 1.6i 3p	1140	—	—	—	—
Astra GT 1.6i 3p	1240	—	—	—	—

MODELO	92	91	90	89	88
Supercinco GTD	—	—	630	460	370
Supercinco GTD Sp	—	—	650	480	380
Supercinco GT Turbo	—	—	780	670	480
Clio RL 1.1	740	670	600	—	—
Clio RL 1.1 Sp	780	700	630	—	—
Clio RL 1.1 5V	760	680	610	—	—
Clio RL 1.1 5V Sp	800	720	650	—	—
Clio RL 1.2	790	710	640	—	—
Clio RL 1.2 Sp	840	760	680	—	—
Clio RL 1.2 5V	890	800	720	—	—
Clio RT 1.2	910	820	740	—	—
Clio RT 1.2 Sp	950	860	770	—	—
Clio RN 1.4	920	830	750	—	—
Clio RN 1.4 Sp	960	860	770	—	—
Clio RT 1.4	980	880	790	—	—
Clio RT 1.4 Sp	1030	930	840	—	—
Clio RT 1.7	1050	950	860	—	—
Clio RT 1.7 Sp	1090	980	880	—	—
Clio 1.6V	1200	1080	—	—	—
Clio RL 1.9 D	940	850	770	—	—
Clio RN 1.9 D	990	890	800	—	—
Clio RL 1.9 D Sp	1030	930	840	—	—
Clio RN 1.9 D Sp	1050	950	860	—	—
Clio RT 1.9 D Sp	1120	1010	910	—	—
R9 GTD	—	—	580	490	360
R9 GTL	—	—	610	520	370
R9 TSE	—	—	670	580	410
R9 TSE	—	—	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 TSE	—	—	810	690	540
R11 TSE	—	—	870	750	570
R11 GTD	—	—	710	550	410
R19 TR 4V	900	800	680	610	550
R19 TR 5V	1000	850	720	650	590
R19 GTX 5V	1070	910	770	690	620
R19 GTX 5V	1130	960	820	740	670
R19 TSE 5V	1140	970	820	740	670
R19 TSE 3p	1190	1010	860	770	690
R19 TSE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	770
R19 TSE 5V	1230	1050	890	800	720
R19 TSE 5V DA y AA	1370	1170	990	890	800
R19 TX 1.5p	1230	1110	1000	—	—
R19 TX 1.5p	1270	1140	1030	—	—
R19 1.6V 3p	1440	1300	1170	—	—
R19 GTD 5p	1160	990	840	760	680
R19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	700
R21 TS	1230	1040	870	780	670
R21 GTS	1380	1170	970	870	770
R21 TSE	1620	1450	1210	1080	870
R21 GTX	1440	1300	1100	990	800
R21 TX	1820	1640	1470	—	—
R21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	1270
R21 GTD	1400	1250	1040	930	760
R21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	900
R21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	950
R21 Nevada GTS	1450	1290	1080	960	780
R21 Nevada TSE	1650	1480	1240	1100	890
R21 Nevada TSE Fam.	1820	1540	1290	1150	930
R21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	860
R21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	980
R21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1040
R25 GTS	1250	1060	960	860	730
R25 GTX	1760	1500	1350	1210	1030
R25 TX	1800	1530	1380	1230	1040
R25 TX	2200	1870	1680	1510	—
R25 V6	2590	2200	1990	1770	1510
R25 V6 Turbo	3570	3030	2740	2430	2080
R25 GTD	1400	1120	1010	890	770
R25 Turbo D	2180	1850	1670	1490	1270
Espace GTS	2000	1700	1530	1380	—
Espace TSE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TSE Quadra	2650	2250	2020	1820	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Espace RN 2.2	2100	1870	—	—	—
Espace RT 2.2	2550	2260	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2	2960	2620	—	—	—
Espace RVE V6	3370	2990	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2420	2140	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2830	2510	—	—	—
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	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 GT	990	890	—	—	—
114 Si	1020	920	830	—	—
114 GS	1150	1040	940	—	—
216 S	—	—	610	550	490
216 Sprint	—	—	650	580	520
216 SE/EF	—	—	750	670	570
216 Vitesse	—	—	850	750	670
216 GSI	1300	1170	1050	—	—
116 GT	1400	1190	—	—	—
114 GSI	1230	1050	—	—	—
116 GSI	1360	1180	—	—	—
116 GT	1570	1330	—	—	—
820 SI	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.3	—	—	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 Sp y Spc 0.9	590	580	520	470	390
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	710	600	550	480	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	550	400
Ibiza SIO 1.5 3p	920	770	700	630	570
Ibiza Disc. Spc. Str 0.9 5p	670	570	510	430	390
Ibiza Disc. Spc. Str 1.2 5p	740	620	570	430	380
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	720	610	560	480	430
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	650	550	500
Ibiza GL, XL y CLX 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	810	520	470	400	310
Ibiza GLD y XLD 5p	820	700	630	490	440
Maraja L, GL Touring 1.2	610	530	450	400	360
Maraja GLX 1.2	640	570	480	430	380
Maraja L, GL y Bn y Tour 1.5 5p	670	590	480	360	310
Maraja GLX 1.5	700	630	530	410	350
Maraja 1.5 Inyección	800	720	610	470	400
Maraja LD y Touring D	720	550	420	320	260
Maraja GLD y GLDX	770	600	470	370	310
Toledo 1.6 CL	1140	1020	—	—	—
Toledo 1.6 GL	1220	1100	—	—	—
Toledo 1.8 CL	1230	1110	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1310	1180	—	—	—
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 16V	1820	1640	—	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	1580	—	—	—
Toledo 2.0 GT 4x4	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 Cy Fox 1.0	730	630	560	420	340

MODELO	92	91	90	89	88
Polo 55 CL y Fox 1.3	900	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	1590	—	—	—	—
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	1590	—	—	—	—
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	1350	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 1.6 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 1.6 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1280	1030	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 GLI	1520	1300	1170	990	830
Golf Cabrio Quattlet	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	1870	—	—	—	—
Vento CLD	1450	—	—	—	—
Vento CTD	1650	—	—	—	—
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	860	500
Jetta CLD	970	830	740	680	590
Jetta CL TD	980	840	750	670	630
Passat 1.8 C L	—	—	—	—	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	—	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	870
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	1000
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	1080
Passat GT 1.6 v	1950	1780	1580	1420	1280
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	1000
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	810
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	980
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	940
Corrado 1.6 v	2300	1940	1650	1490	1340
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	1540
Scirocco GT	—	960	810	690	500
Scirocco GTX	—	1110	940	750	680
Scirocco GT 16V	—	1040	940	800	680

VOLVO

MODELO	92	91	90	89	88
244 GL	—	1450	1260	1070	850
244 GJT	—	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	—	1180	890	710
245 GL	—	1350	1220	930	750
245 GLD	—	1410	1260	980	790
Polar	2000	1800	1530	—	—



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

PORSCHE 928 5-4, F.E., color gris met., 3.700.000 ptas. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

MERCEDES 300 E, F.E., año 90, gris antracita, 2.950.000 ptas. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

SAAB 9.000i CD 16 B, F.E., año 90, gris met., 2.250.000 ptas. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

CHRYSLER Saratoga 2.5, T.F.E., año 90, blanco, 1.950.000 ptas. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

VOLKSWAGEN Golf 60, año 1991, negro,

1.850.000 ptas. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

AUDI 100 2.8 V6, F.E., año 1992, color gris met., 3.300.000 ptas. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

BMW 520i, 24 V, full equip, año 91, blanco, 2.950.000 ptas. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

JAGUAR Souvering V 12, full equip, año 91, verde met., 4.900.000 ptas. YAMOVIL. Tel. (91) 565 20 00.

RENAULT 25 TX, full equip, año 91, blanco, 1.850.000 ptas. YAMOVIL. Teléfono (91) 565 20 00.

CHEVROLET Corvette ZR1, año 91, full equip, cuero, compact disc, climatizador, 9.000 km, impecable, 6.700.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CORRADO G 60, rojo, full equip, impecable, M-LV, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

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

VOLKSWAGEN Corrado, 16 V, año 89, M-KC, 52.000 km, full equip, color negro, muy cuidado, 1.790.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Wrangler 4.0 L, año 91, 30.000 km, aire acondicionado, enganche, perfecto estado, 2.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

OPEL Corsa GSI, M-JU, color rojo, 75.000 km, muy cuidado, radio, 750.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES 280 S (caja 126), año 87, color azul marino, cuero, aire, elevalunas eléctricos, etc., 900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

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

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NIUEVOS A ENTREGAR

- JEEP GRAN CHEROKEE LIMITED 4.0 LITROS 190 CABALLOS, FULL OPTIONS CON COMPACT DISC, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR BLANCO Y TAPICERIA PIEL NEGRO 4.600.000 PESETAS
- MITSUBISHI ECLIPSE GSX 4+4 TURBO 16V 195 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLES EN ENTREGA INMEDIATA EN COLORES BLANCOS, ROJO, PLATA Y CEREZA. TODOS CON TAPICERIA EN TELA GRIS. PRECIO MATRICULADO 3.900.000 PESETAS
- MITSUBISHI 3000 VR4 4+4 DOBLE TURBO 24V, 305 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE PIEL GRIS. PRECIO MATRICULADO 6.700.000 PESETAS
- CHEVROLET CAMARO ZR 275 CABALLOS, FULL OPTIONS
- CHRYSLER LAGLE VISION TS 214 CABALLOS, FULL OPTIONS

USADOS

- GMC JIMMY 5+5 4+4 4.3 LITROS 160 CABALLOS, FULL OPTIONS, DISPONIBLE EN ENTREGA INMEDIATA EN COLOR NEGRO CON TAPICERIA DE TELA NEGRA. PRECIO MATRICULADO 2.600.000 PTAS

TEL. (93) 540 28 38
FAX (93) 540 28 56



COVA 81



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

GARCIA PROL. BMW 524 TD, año 1987, 1.275.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Citroën XM 2.1, año 91, 1.690.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. BMW 525 i, año 1989, 2.690.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Renault 21 TXE, año 88, 825.000 ptas. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Ford Orion 1.6 Ghia, año 90, garantía, 950.000 ptas. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Mitsubishi Pajero 2.5 TD, 2.690.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Citroën BX 16 TGS, año 90, 740.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. BMW 535i, año 1989, 2.975.000 pesetas, garantía un año. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Mercedes 230 E, automático, año 89, 2.390.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Renault Espace Quadra, 2.490.000 ptas., garan-

tía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Renault Alpine V6, año 1987, 2.975.000 ptas., garantía. Teléfono (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Porsche 944, año 1987, 2.200.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Peugeot 405 1.9 MI, año 89, 1.790.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Mercedes 300 E 24 V, año 90, 3.690.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Ford Sierra 2.0 GT, año 90, 1.250.000 ptas., garantía un año. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Opel Kadett 1.8 i, año 90, 950.000 ptas., garantía. Tel. (91) 541 00 36.

GARCIA PROL. Volkswagen Passat 1.6 CLX, año 87, 490.000 ptas. Tel. (91) 541 00 36.

AUTOS PACIFICO. Ford Fiesta 1.1 CLX, blanco, M-MU, seminuevo, 16.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Peugeot 205 Style Azul M-MS, precioso, 16.000 ptas./mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Citroën AX GT 3P, blanco, M-IT, llantas de aluminio, 650.000 ptas., tomamos su coche a cambio. Teléfono (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Peugeot 309 SR blanco M-KW, dirección asistida, 850.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Citroën AX 1.4 TRS 5P, plata, M-LX, con pocos kilómetros, 17.000 ptas./mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Ford Escort 1.6i, 16 V, blanco, nuevo procedente de concurso, 31.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

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)

AUTOS PACIFICO. Fiat Tipo 1.6 SX, blanco, M-NW, aire acondicionado, dirección asistida, radio-cassette, 26.000 ptas. mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Renault 19 Chamade GTS, axul, M-KY, 50.000 km, 20.000 ptas./mes. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOS PACIFICO. Opel Astra 1.4 i GL 5P, rojo, M-NZ, garantía de la marca, 27.000 ptas. mes. Teléfono (91) 552 55 04.

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

Motor 16



COVA 81

ITALO OFERTA ESPECIAL DE MAYO**4X4 SEMINUEVOS****NISSAN PATROL 1.600.000 Pts.**
6 CILINDROS-DIESEL**MITSUBISHI PAJERO 1.450.000 Pts.**
TURBO-DIESEL**IATO TURBO-DIESEL 2.250.000 Pts.**
AIRE ACONDICIONADO**C/ Alfredo Marquerie 23**
Teléfono - (91) 738 22 77

ITALO. Fiat Uno 60 S, año 1991, pocos kilómetros, 700.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.

ITALO. Volvo Polar, año 1990, extras, 1.750.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 77 y 738 23 34.

ITALO. Volvo 940 GL (M-MB), seminuevo, 2.300.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 77 y 738 23 34.

ITALO. Lancia Delta HF T, año 89, buen estado, 850.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.

ITALO. Opel Kadett GSI, color metalizado, aire acondicionado, 850.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 77 y 738 23 34.

ITALO. Alfa Romeo 33 1.3 (M-ML), seminuevo, 1.000.000 ptas. Teléfonos (91) 738 22 77 y 738 23 34.

ITALO. Ford Sierra 2.0 i CL familiar (M-JD), aire acondicionado, 850.000 ptas. Tels. (91) 738 22 77 y 738 23 34.

CITROËN XM 2i Grand Luxe, año 1990, 2.450.000 ptas. Tel. (91) 43 72 10.

TALLER ESPECIALIZADO EN COCHES AMERICANOS

- CAMBIOS AUTOMATICOS
- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- RECAMBIOS
- RESTAURACIONES

20 AÑOS DE SERVICIO NOS AVALAN**Talleres ELFO Tel: 91-377 03 76**
C/ ELFO 112 - 28027 MADRID

AUTOS FERNANDEZ. Seat Toledo 1.8 Sport, 10.000 km, M-OG, año 93, 1.650.000 ptas. Tel. (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Opel Corsa GSi, M-JH, perfecto estado, 800.000 ptas. Teléfono (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Volkswagen Golf GTI 16 V, M-JU, año 89, Oportunidad, 1.100.000 ptas. Tel. (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Mercedes 230 E, full equipo, año 88, 2.400.000 ptas. Teléfono (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Suzuki Sj 410, año 88, muy buen estado, 650.000 ptas. Tel. (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Ford Escort XR3 i, M-IX, perfecto estado, 850.000 ptas., garantía, Tel. (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Renault 19 1.4 RL, aire acondicionado, total-

AUTOS ALONSO. Ford Fiesta 1.8 Diesel, año 90, 890.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

AUTOS ALONSO. Peugeot 605 SRI, año 92, 2.475.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

AUTOS ALONSO. Peugeot 405 GR, año 90, 1.200.00 ptas., 6 meses de garantía. Teléfono (91) 543 23 01.

AUTOS ALONSO. Opel Corsa 1.3 GT, año 89, 490.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

AUTOS ALONSO. Suzuki Swift GTI, año 88, 950.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

AUTOS ALONSO. Rover Sterling 820 Si, full equipo, 1.390.000 ptas., 6 meses de garantía. Teléfono (91) 543 23 01.

AUTOS ALONSO. Opel Kadett 1.6 S, año 88, 650.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

AUTOS ALONSO. Opel Kadett 1.6 S, año 88, 650.000 ptas., 6 meses de garantía. Tel. (91) 543 23 01.

AUTOS FERNANDEZ

SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS EN STOCK

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

mente nuevo, 8.000 km, 1.300.000 ptas., un año de garantía. Tel. (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Ford Orion CLX, año 91, garantía 950.000 ptas. Teléfono (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Volkswagen Jetta, año 1991, muy cuidado, 840.000 ptas. Tel. (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Renault 21 TXE ABS, año 91, impecable, 1.350.000 ptas. Teléfono (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Renault 25 V6, full equipo, año 1989, 2.125.000 ptas. Tel. (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Alfa 75 1.6, año 1989, buen estado, 650.000 ptas. Teléfono (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Renault 21 TXE ABS, año 91, impecable, 1.350.000 ptas. Teléfono (91) 501 22 93.

AUTOS FERNANDEZ. Renault 25 V6, full equipo, año 1989, 2.125.000 ptas. Tel. (91) 501 22 93.

**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)

COVA 81

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

ALFA 75 AIRE AÑOS 87 Y 89
FORD ESCORT RS 2.000
BMW 320 I 4P AÑO 92
BMW 535 I AÑO 90 FULL EQUIPE
CHRYSLER LE BARON 2.5 TURBO
AUDI 100 2.8 18 MESES USO
JAGUAR 3.6 SOVERING AÑO 89

HONDA PRELUDE 2.0 4W5
MERCEDES 300 E 24 V AÑO 90
MERCEDES 300 CE 24 V AÑO 91
MITSUBISHI 3000 VR4 6.000 KM
OPEL KADETT 1.6 S AÑO 89
RANGER ROVER AÑO 90
RENAULT 21 ABS AIRE 44.000 KM

TOYOTA CELICA 10 MESES USO
TOYOTA RUNNER 16 MESES USO
VOLKSWAGEN GOLF RALLYE
MERCEDES 500 SE AÑO 92
TOYOTA LAND-CRUISER TD
VOLVO 480 ES (4 MESES USO)
PEUGEOT 405 SRI Y MI 16 V

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**

ARGÜELLES. BMW 316, año 87, rojo, 1.150.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Ford Escort XR3 i, año 89, negro, 890.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Citroën XM V6, 16.000 km, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Audi 90 20V, azul metalizado, 2.175.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 205 Junior, año 89, 600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Renault 21 TXE, año 90, ABS, aire acondicionado, 1.475.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volkswagen Golf GTI, aire acondicionado, año 91, 1.550.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Opel Corsa 1.2 GT, años 89 y 90, garantía, 500.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Audi 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Audi 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Audi 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 90, 1.575.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Mercedes 300 Familiar, año 1987, full equipo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Volvo 480 ES, 56.000 km, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Alfa 100 2.2, año 1989, 56.000 km, 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 549 57 88.

ARGÜELLES. Peugeot 405 SRI, rojo, año 9



COVA 81

FUTURAUTO S.A.



SERVICIO OFICIAL

OFERTA DEL MES
RENAULT EXPRESS
COMBI DIESEL AC
COLOR BLANCA AÑO 91
GARANTIA 21.000 Pts. mes

OFERTA
RENAULT 21 TURBO 2L
ROJO AIRE ACONDICIONADO
AÑO 88 BUEN ESTADO
GARANTIA 39.968 Pts. mes

OCASION
PEUGEOT 605 SVI
AIRE RADIO CASSETT
METALIZADO AÑO 92
GARANTIA 70.133 Pts. mes

OCASION
ROVER 624 SI
CLIMATIZADOR ABS
LLANTAS AÑO 92
METALIZADO 84.462 Pts. mes
PROCEDENTE DE EMPRESA

TALLER Y VENTA: CTYA. DE HUMANES Km. 1,200
TEL.: 91-604 97 96 / 62 - 28960 FUENLABRADA (MADRID)

AUTOS CANILLEJAS.

Renault 5 GT Turbo, colores rojo y negro, elevalunas eléctricos, años 86 y 87, 350.000 ptas. Teléfono (91) 320 35 88.

AUTOS CANILLEJAS.

Renault 11 TSE, aire acondicionado, elevalunas y cierres centralizados, llantas de aleación, techo solar, spoilers laterales, 350.000 ptas. Teléfono (91) 320 35 88.

AUTOS CANILLEJAS.

Citroën CX Diesel Familiar, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas, año 83, excelente precio. Tel. (91) 320 35 88.

AUTOS CANILLEJAS.

Renault 21 TXE, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas y cierres centralizados, ordenador de a bordo, 850.000 ptas. Tel. (91) 320 35 88.

AUTOS CANILLEJAS.

Renault 11 TXE, año 86, elevalunas y cierre centralizados, muy cuidado, 425.000 ptas. Tel. (91) 320 35 88.

AUTOS CANILLEJAS.

Citroën BX GTI, aire acondicionado, dirección asistida, colores blanco y gris, cierre centralizado, elevalunas, años 88 y 89, 880.000 ptas. Tel. (91) 320 35 88.

AUTO CANILLEJAS

SUZUKI AGENTE OFICIAL

Ahórrase hasta
300.000 Pts.
SUZUKI VITARA
HARD TOP

desde 1.590.000 Pts. + matriculación
(Oferta válida en modelos de carburación)

C/ ALCALA 579 - TEL.: 91-320 35 88
(Antes Arda. de Aragón 139) METRO TORRE ARIAS

FUTURAUTO. Rover 216 SE, elevalunas y cierres centralizados, espejos eléctricos, garantía, año 1988, 795.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

FUTURAUTO. Peugeot 309 Premiun, blanco, impecable, año 91, 830.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

FUTURAUTO. Peugeot 205 XLD 3P, rojo, año 89, 695.000 ptas., garantizado. Tel. (91) 604 97 62.

FUTURAUTO. Peugeot 309 GT, aire acondicionado, faros antiniebla, elevalunas y cierre, año 1987, garantizado, 700.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

FUTURAUTO. Peugeot 305 GR 5P, color rojo, techo, bola de enganche, año 85, garantía, 425.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

FUTURAUTO. Ford Escort 1.6 GT, color blanco, garantizado, año 89, M-JL, 750.000 ptas. Tel. (91) 604 97 62.

EURONORTE. Volkswagen Golf GTI 16 V, asientos Recaro eléctricos, techo, llantas, blanco, seminuevo, año 1988, 1.175.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Ford Sierra 2.0 i Sprot 3P, aire acondicionado, dirección asistida, año 1990, 1.190.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Renault 19 TXI Chamade, aire acondicionado, dirección asistida, rojo, año 1990, 1.050.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Renault 21 TXE, año 89, aire acondicionado, impecable, rojo, 790.000 ptas. Tel. (91) 730 57 97.

EURONORTE. Opel Kadett GSI 2.0, aire acondicionado, negro, garantía total, 1.090.000 ptas.

EURONORTE. Citroën C15 Diesel Mixta, año 91, 40.000 km, perfecto estado, 850.000 ptas. Teléfono (91) 730 57 97.

AUTOMOVILES PAU
GRAN STOCK DE VEHICULOS
NUEVOS Y USADOS

TODAS LAS MARCAS
Y MODELOS

FINANCIACION
HASTA 60 MESES

ABIERTO SABADOS HASTA LAS 14.00 H.

Nuestra Sra. Del Loreto 4 - TEL.: 91-693 99 73 / 74

AUTOMOVILES PAU.

Ford Escort XR3, año 1989, blanco, un año de garantía, 965.000 ptas. Teléfono (91) 693 99 73.

AUTOMOVILES PAU.

Audi Coupe Quattro 20V, año 1990, antracita metalizado, un año de garantía, 2.795.000 ptas. Teléfono (91) 693 99 73.

AUTOMOVILES PAU.

Opel Kadett GSI 2.0, año 1989, color antracita metalizado, un año de garantía, con aire acondicionado, techo, 1.375.000 ptas. Tel. (91) 693 99 73.

AUTOMOVILES PAU.

Opel Kadett 1.6 4P, año 1989, aire acondicionado, blanco, un año de garantía, 825.000 ptas. Teléfono (91) 693 99 73.

año 1989, aire acondicionado, blanco, un año de garantía, 825.000 ptas. Teléfono (91) 693 99 73.

AUTOMOVILES PAU.

Ford Escort 1.4, año 1988, gris metalizado, 6 meses de garantía, 525.000 ptas. Tel. (91) 693 99 73.

AUTOMOVILES PAU.

Opel Corsa 1.2, año 1986, negro, 6 meses de garantía, 385.000 ptas. Teléfono (91) 693 99 73.

AUTOMOVILES PAU.

Opel Senator 3.0 i CD, año 1988, un año de garantía, gris metalizado, 2.225.000 ptas. Tel. (91) 693 99 73.



VEHICULOS DE OCASION
REVISADOS EN NUESTROS
PROPIOS TALLERES

CERTIFICADO DE GARANTIA
DEL VEHICULO POR ESCRITO

FINANCIACION PERSONALIZADA

COMPRAMOS COCHES SEMINUEVOS
PAGAMOS AL CONTADO
TRANSFERIMOS EN EL ACTO

Alfredo Marquerie 11
Tel.: 91-378 00 51
(LA VAGUADA)

C/ Llodio 24
Tel.: 91-

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



¡¡ AHORRESE HASTA 1 MILLON DE PTAS !!

Importando usted mismo su coche nuevo
(A ESTRENAR)
todas las marcas y modelos
VOLVO, BMW, JAGUAR, MERCEDES, AUDI,
VOLKSWAGEN, ALFA ROMEO, PORSCHE...

AUTOEXPORT

C/ Londulce, 15
SOPELANA (VIZCAYA)
TFNO.: 94 - 676 06 58 - 676 52 58

OPEL Calibra, 2.0i, año 91, perfecto estado, garantía 12 meses, 1.950.000 ptas. Tels. 466 56 81 y 525 68 42.

JEEP Wrangler Eagle 4.0, año 92, perfecto estado, garantía 12 meses, 2.100.000 ptas. Tels. 466 56 81 y 525 68 42.

BMW 525i, mod. 90, A/A, techo eléctrico, etc., garantía 12 meses, 2.650.000 ptas. Tels. 466 56 81 y 525 68 42.

SUZUKI Swift 1.6 sedan 16 V, año 90, A/A, llantas aleación ligera, garantía 12 meses, 1.200.000 ptas. Tels. 466 56 81 y 525 68 42.

OPEL Kadett 1.8i, 4 puertas, como nuevo, A-BD, 750.000 ptas. Tels. (96) 686 55 48 y 686 53 26.

SUZUKI Santana Samurai 1.3, 90 MP, techo duro, como nuevo, A-BD, 750.000. Tels. (96) 686 55 48 y 686 53 26.

PORCHE 944 Turbo, 1987, ABS, motor nuevo, excelente estado, particular. Tel. (91) 319 18 79. Oficina.

CHEVROLET Corvette Cabrio, 1988, rojo, precioso, todos los extras, pocos kms, ganga, 2.900.000 ptas. matrícula Málaga. Tel. (952) 44 83 94.

OPEL Kadett 1.8i, 4 puertas, como nuevo, A-BD, 750.000 ptas. Tels. (96) 686 55 48 y 686 53 26.

SUZUKI Santana Samurai 1.3, 90 MP, techo duro, como nuevo, A-BD, 750.000. Tels. (96) 686 55 48 y 686 53 26.

OPEL Kadett 1.8i, 4 puertas, como nuevo, A-BD, 750.000 ptas. Tels. (96) 686 55 48 y 686 53 26.

SUZUKI Santana Samurai 1.3, 90 MP, techo duro, como nuevo, A-BD, 750.000. Tels. (96) 686 55 48 y 686 53 26.

FORD Orion 1.6 D Ghia, gris mercurio, perfecto estado, A-BD, 690.000. Tels. (96) 686 55 48 y 686 53 26.

MERCEDES 350 SE, 197 V, full equipa, impecable, 50.000 km. Tel. (923) 26 43 75.

MITCHUBISHI Eclipse, 16 V, rojo, mod. año 93, E/E, A/A, llantas, pup 3.650.000 ptas. Angel. Tel. (91) 882 48 48.

MITCHUBISHI Eclipse Turbo, full equipa, mod. año 93, blanco, Angel, 3.750.000. Tel. (91) 882 48 48.

MERCEDES 450 SEL, 6.8 litros, año 79, gris plata, tapicería cuero, ITV, excelente estado. Tel. (91) 319 70 12. Sr. Kindelen.

VENDO Jeep Cherokee T.D. (10 meses), 24.000 km. Tel. (987) 40 49 04 (horas oficina) Lorenzo.

SIERRA Cosworth 4x4, año 93, barato, a convenir. Tel. (96) 667 42 16.

SIERRA Cosworth 4x4, año 93, barato, a convenir. Tel. (96) 667 42 16.

SIERRA Cosworth 4x4, año 93, barato, a convenir. Tel. (96) 667 42 16.

SIERRA Cosworth 4x4, año 93, barato, a convenir. Tel. (96) 667 42 16.

SIERRA Cosworth 4x4, año 93, barato, a convenir. Tel. (96) 667 42 16.

SIERRA Cosworth 4x4, año 93, barato, a convenir. Tel. (96) 667 42 16.

SIERRA Cosworth 4x4, año 93, barato, a convenir. Tel. (96) 667 42 16.

BLITZ HERMANOS, S.L.



Servicio General Motors America

66 AÑOS OFRECIENDO EL MEJOR SERVICIO

VEHICULOS DE IMPORTACION
TALLER DE MECANICA
CHAPA Y PINTURA, NEUMATICOS
Y RESPUESTOS ORIGINALES



EXPOSICION
DOCTOR CASTELLO, 23
TEL.: 574 46 20

TALLERES ALMACEN Y OFICINAS
DOCTOR CASTELLO, 28
28009 MADRID

TELEF.: 574 46 20
574 34 32
FAX: 409 20 81

BENEFICIESE Ahorre importando vehiculos, motocicletas, cualquier país. Conozca los trámites, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 ptas. Import-Automoción. Teléfono (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Mañanas. Seriedad.

BMW 325i, 50.000 km, impecable, todos los extras, 2.450.000 ptas. Teléfono (91) 573 49 37.

VENDO Yamaha 600 XJ con 10.000 km, por no usar, precio muy interesante. Teléfono 773 95 94. Noches 332 69 87.

POR FIN SUZUKI VITARA DIESEL

Consumo
8,6 Litros
MOTOR
PEUGEOT



* IVA NO INCLUIDO

SIDIAUTO

TELEFONO: 91- 658 25 31 (3 LINEAS)

EXPOSICION Y VENTA : C/ VELAZQUEZ 146 TEL.: 91- 564 55 56 (5 LINEAS)

Desde
1.870.000 Pts.*

Motor 16

COMPRAR Y VENDER



TODO EN VEHICULOS DE IMPORTACION
Carretera de la mata, 115. Pol. Ind. Mata-Rocafonda
Tel: (93) 790 80 09 Mataró.

ULTIMAS NOVEDADES MUNDIALES
ENTREGA INMEDIATA
SERVICIO TECNICO PROPIO



CHEVROLET CORVETTE COPE 5,7 Litros, 214 c.v.

VEHICULOS NUEVOS

JEEP GRAND CHEROKEE LAREDO-LIMITED 6 CIL. Y V8
MITSUBISHI 3000 GT VR-4 305 C.V.
MITSUBISHI ECLIPSE GSX \$WD 200C.V.
MITSUBISHI PAJERO TURBO-DIESEL HARD-
TOP V6 3 Y 5 P.
NISSAN PATROL GR
NISSAN TERRANO TURBODIESEL Y V6 «93»

SELECCION
VEHICULOS OCASION

JAGUAR HJ6 3.6 «89» FULL EQUIPE
PORSCHE 944 S «88»
CHEVROLET CORVETTE CABRIO «89»
LANCIA THEMA 8.32 BY FERRARI «91»
TOYOTA MR-2 «91»
FORD ESCORT XR3I CABRIO «91»



EAGLE VISION-CHRYSLER CONCORDE



CAMARO Z28, 275 c.v. 6 vel., doble airbag



NISSAN QUEST 93-NOVEDAD MUNDIAL

DAIHATSU Applause 1.6, 16V, sólo estrenado, 550 km, 3 años garantía, precio interesante. MOTOR IMPORT, S.A. Teléfono (93) 790 80 09 y 790 79 49.
RANGE Rover Vogue Efi, blanco, B-HT, 2.100.000 ptas., con garantía, MOTOR IM-

HONDA Prelude 2.0, 4W5, 150 CV, año 90, 550.000 km, rojo, nacional, particular, primera mano, 1.850.000 ptas. Teléfono (91) 320 76 61. Horas comercio.
CARRERA 4, 1991, todos extras, blanco. Tel. (91) 352 04 25.

PORT, S.A. Tel. (93) 790 80 09 y 790 79 49.
CHEVROLET Corvette Cabrio "89", blanco, full equipo, a matricular, con garantía, MOTOR IMPORT, S.A. Teléfono (93) 790 80 09 y 790 79 49.
LANCIA Thema By Ferrari, M-MD, full equipo,

CORRADO G 60, negro, impecable, 10.000 km, techo y cinturones eléctricos, radio, full equipo, 2.950.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
BMW 325i, 50.000 km, impecable, todos los extras, 2.450.000 ptas. Teléfono (91) 573 49 37.

compact disc, garantizado, MOTOR IMPORT, S.A. Teléfono (93) 790 80 09 y 790 79 49.
SUZUKI Vitara, 4 puertas, JLX, full equipo, ABS, tempomat, garantizado, MOTOR IMPORT, S.A. Tel. (93) 790 80 09 y 790 79 49.
JAGUAR HJ6 3.6, full

equipo, 5 velocidades, año 89, poco km, con garantía, MOTOR IMPORT, S.A. Tel. (93) 790 80 09 y 790 79 49.
TOYOTA MR-2, negro, B-MB, RC, alarma, techo targa, garantía, MOTOR IMPORT, S.A. Tel. (93) 790 80 09 y 790 79 49.

CHEVROLET Corvette Cabrio, 1988, rojo, precioso, todos los extras, pocos kilómetros, gan- ga 2.900.000 ptas., matrícula Málaga. Tel. (952) 44 83 94.
MERCEDES 230 136 CV, automático, vendo en 2.400.000 ptas. Tel. (91) 610 87 95.

PORSCHE 944 S, 190 CV, blanco, aire acondicionado, R.C., asientos eléctricos, como nuevo, garantía, MOTOR IMPORT, S.A. Tel. (93) 790 80 09 y 790 79 49.
FORD Escort XR3i Cabriolet "91", rojo, llantas, radio cassette, alarma, garantizado, MOTOR IMPORT, S.A. Teléfono (93) 790 80 09 y 790 79 49.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16V, B-KG, blanco, pocos km, R.C., garantizado, MOTOR IMPORT, S.A. Teléfono (93) 790 80 09 y 790 79 49.
LANCIA Delta Integra- le 16 V, 28.000 km. Tel. (908) 72 21 45.

TRANSPORTA TU EQUIPAJE CON SEGURIDAD



• I.V.A. NO INCLUIDO

NOVEDAD VERANO '93

TUS VACACIONES
EN EL TECHO
A UN PRECIO
INCREIBLE

P.V.P. 24.600 ptas.

KARRITE DISTRIBUIDOR
PROME

TEL: (93) 846 28 11/ (93) 846 28 80

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

VAROSA



POST
GARANTIA
VENTA

Ctra. Fuenlabrada-Moraleja km 4 HUMANES (MADRID)
TEL: 606 51 49-1511 FAX: 697 67 05



LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA
ENTREGA INMEDIATA MITSUBISHI MONTERO CORTO,
LARGO, GASOLINA, TURBO DIESEL,
MITSUBISHI 3000, 222 Y 305 CV
ECLIPSE TRES VERSIONES, TOYOTA CELICA, HONDA
CIVIC/COUPE.

MITSUBISHI
ELECTRIC
TELEFONIA MOVIL
Distribuidor Autorizado

POLARIS

CONCESIONARIO OFICIAL
MOTOS DE AGUA
QUADS

POLARIS, VAROSA MOTORS, es concesionario oficial POLARIS con toda su gama de motos de cuatro y seis ruedas para la diversión y el trabajo. Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables, etc. Todos los modelos se entregan matriculados para poder circular con ellos inclu-

so por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Para circular por vías públicas sólo se necesita el carnet de coche. POLARIS es la única marca homologada oficialmente en España. Descúbranos en VAROSA MOTORS.

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo nuevo japonés con gran atención a los deportivos y los todo terreno. Gran stock de vehículos en exposición. Almacén, talleres y servicio propios. Posibilidades de Leasing y financiación hasta 60 meses. Visite VAROSA MOTORS, quedará gratamente sorprendido.

HONDA CIVIC-Si 125 CV, A.A., D.A., elevallas, cierre, espejos eléctricos, techo eléctrico, airbag, cruise control, asientos deportivos, tapicerías exclusivas, 3 cinturones traseros, entrega inmediata, lo tenemos para usted en 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.



VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada-Moraleja km 4 HUMANES
Tel: 606 51 49-1511 Fax: 697 67 05



OCASION

VAROSA MOTORS.
VENDE:
MITSUBISHI
3000 GT VR4
350 CV, PROCEDE
DE GERENCIA
GARANTIA 6 MESES

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada-Moraleja km 4 HUMANES
TEL: 606 51 49-1511
FAX: 697 67 05



QUADS
POLARIS



GEMINI
ELETTRONICA

Industria, 201 08026 BARCELONA TEL: 4 56 43 90
Cerro Blanco, 1 28026 MADRID TEL: 5 65 05 92
Pepita, 40 46009 VALENCIA TEL: 3 47 77 50

ALARMAS PARA
AUTOMOVILES

Homologadas por: ALFA ROMEO, AUDI- VOLKSWAGEN,
FIAT, FORD, LANCIA, LOTUS, OPEL, PEUGEOT
RENAULT Y ROLLS ROYCE

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

PEUGEOT 405 SRI, aire acondicionado, año 88, muy pocos kilómetros, M-IT, excelente estado, garantizado, 1.000.000. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

OPEL Kadett 1.6 Top, 3 puertas, M-IT, revisado, garantía de 12 meses, facilidades 20.500 ptas./mes. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

LANCIA Thema 2.0 16V, M-MC, full equipo, impecable, garantía de 12 meses, grandes facilidades. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

SEAT Marbella 45, M-KM, rojo, techo, inmejorable estado, garantía de 12 meses, facilidades 13.500 ptas./mes. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

RENAULT 11 TXE 1.7, M-GT, muy cuidado, garantizado. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

FORD Fiesta XR2i, rojo, M-LU, año 90, excelente estado, 30.000 km, como nuevo, garantía 12 meses. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

FORD Fiesta Cheers, A/CC, año 92, excelente estado, 790.000 ptas., garantizado. AZCONA, 62. Teléfono 725 86 21 y 725 86 22.

FORD Orion Ghia Diesel, blanco, M-IT, año 88, muy buen estado, 800.000 ptas. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

FORD Sierra Cosworth, 3 puertas, blanco/azul, año 87, 2.200.000 ptas. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

PEUGEOT 309 GTX, A/A, grafito, M-JS, año 89, 875.000 ptas. AZCONA, 62. Teléfono 725 86 21 y 725 86 22.

SEAT Ibiza Junior 1.2, 3 puertas, blanco, M-GV, año 86, 290.000 ptas. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

FORD Escort 1.3 CL, M-JX, pocos km, recién revisado, garantía 12 meses, facilidades, 20.00 ptas./mes. AZCONA, 62. Teléfono 725 86 21 y 725 86 22.

CITROËN 11 Ligero, 1950, coleccionista, perfecta restauración, negro, sólo dos propietarios, interesados llamar horas de oficina. Tel. 356 85 72.

VW Polo Coupé 1.3 GT 75 CV, llantas, impecable estado, grandes facilidades, garantía 12 meses. AZCONA, 62. Teléfono 725 86 21 y 725 86 22.

VOLKSWAGEN Golf GTI, A/A, rojo, M-LK, año 90, 1.300.000 ptas, excelente estado, garantizado. AZCONA, 62. Tel. 725 86 21 y 725 86 22.

COLECCIONISTA VENDE CLASICOS DEPORTIVOS

Porsche 912 modelo Karman, año 1968. Premio Club Porsche, por su estado original.

Alfa Romeo Duetto, año 1975. Reconstruido totalmente.

Alfa Romeo CT 2000 Bertone, año 1972. Estado perfecto.

Triumph TR-7, año 1979. Motor, pintura y tapicería nuevos. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

FERRARI 308 GTB (carburación), año 1981, 48.000 km, estado como nuevo. Orense, 30. Tel. 555 89 37.

PORSCHE 911 SC 2.7, año 1979, a toda prueba, motor 15.000 km. Orense, n.º 30. Tel. 555 89 97.

MERCEDES BENZ 230 TE (ranchera), año 1980, como nuevo, garantía 12 meses. Robriauto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 CE, año 1990, estado perfecto, garantía 12 meses. Robriauto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

MERCEDES BENZ 300 TD 4Matio, año 1989, 80.000 km, full equipo, garantía 12 meses. Robriauto. Agencia Oficial Mercedes Benz. Orense, n.º 30. Tels. 555 89 97 y 555 86 47.

HOY COMO AYER 17 AÑOS A SU SERVICIO



Teo Martín

AUTOMOVILES

LOS MAYORES ESPECIALISTAS EN VEHICULOS IMPORTADOS



LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DISPUESTOS PARA LA ENTREGA.



LAS MEJORES CONDICIONES DE FINANCIACION



Teo Martín
AUTOMOVILES

Pol. Ind. AYMAIR C-3 A
SAN MARTIN DE LA VEGA
28330 MADRID
Ctra. de Andalucía km.20.
(Desvío San Martín de la Vega km.5)
Telfs.: 691 18 44 - 691 30 47
691 34 47 - 692 34 50
Fax 691 56 86



MITSUBISHI 3000 GT VR-4

POLARIS
DISTRIBUIDOR OFICIAL



IMPORT-DIR S.A.

C/ANTONIO LEYVA, 23 28019 MADRID
TEL: (91) 569 34 15/469 78 06 FAX: (91) 469 22 70



MITSUBISHI ECLIPSE GSK

CAMARO Z28 COUPE



ENTREGA INMEDIATA
NOVEDADES EN PRECIOS

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

PARTICULAR

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

CITROËN BX GTI 16V,
full equipo, M-JM, in-
mejorable estado, ga-
rantía 12 meses. AZCO-
NA, 62. Tel. 725 86 21
y 725 86 22.

MERCEDES 560 SEL,
full equipo, año 87, per-
fecto estado, 4.500.000
ptas. AZCONA, 62. Tel.
725 86 21 y 725 86 22.
PROMOCION especial
Suzuki Samurai y Vita-
ra, entrega inmediata,
información. AZCONA,
62. Tel. 725 86 21 y
725 86 22.

RENAULT 5 Coupé Tur-
bo competición, blan-
co, M-FW, 150.000
ptas., pendiente de re-
visar. AZCONA, 62. Tel.
725 86 21 y 725 86 22.

VOLKSWAGEN Esca-
rabajo 1.2 12V, año 62,
muy restaurado, colec-
cionista. AZCONA, 62.
Teléfono 725 86 21 y
725 86 22.

OPEL Kadett 1.6 GLS,
4 puertas, E.E., C/C,
granate, M-JB, garanti-
zado, facilidades. AZ-
CONA, 62. Teléfono
725 86 21 y 725 86 22.

SUZUKI Vitara T/M,
power-pack, A/A, ne-
gro, octubre 91, exce-
lente estado, garantiza-
do, facilidades. AZCO-
NA, 62. Tel. 725 86 21
y 725 86 22.

CHEVROLET Corvette,
año 1979, rojo, techo
targa, matrícula en Es-
paña, automático, per-
fecto. Andres American
Car. Teléfono y fax (96)
669 05 30. Tel. móvil
(908) 76 22 02.

CADILLAC Eldorado,
1984, cuero, inyección,
automático, perfecto
estado, matrícula de Es-
paña. Andres American
Car. Teléfono y fax (96)
669 05 30. Tel. móvil
(908) 76 22 02.

PARTICULAR

SEAT IBIZA 1.2
BLANCO PERFECTO
ESTADO, MUY
CUIDADO. M-K.
400.000 PTAS
TEL: (91) 579 50 34.

VENDO Yamaha 600
XJ con 10.000 km por
no usar, precio muy in-
teresante. Teléfono
773 95 94 noches.
332 69 87.

MAZDA RX-7, 1993,
todos extras, gris,
32.000 km, 5.800.000
ptas. Teléfono (91)
352 04 25.

PARTICULAR

FORD
EXPLORER XLT AUT.
8 MESES
3.200.000 PTAS
TEL: 983 88 10 76
MOVIL: 908 18 34 60

SUZUKI Vitara T/M,
P.P., azul metalizado,
M-MC, año 91, excelen-
te estado, 1.450.000
ptas., garantizado. AZ-
CONA, 62. Teléfono
725 86 21 y 725 86 22.

FIAT Uno 45 Sting,
año 87, M-HS, gris me-
talizado, muy buen es-
tado, 450.000 ptas.
AZCONA, 62. Tel.
725 86 21 y 725 86 22.

ALFA 33 1.7 SW, A/A,
llantas, volante de cue-
ro, rojo, año 89, M-JK,
700.000 ptas., garanti-
zado. AZCONA, 62. Tel.
725 86 21 y 725 86 22.

BENEFICIESE! Aho-
rre importando vehicu-
los, motocicletas cual-
quier país. Conozca los
trámite, precios, conse-
jos, direcciones, etc.
2.800 ptas. Import-au-
tomoción. Teléfono
(968) 64 11 59. Fax
64 11 78. Mañanas.

Seriedad. ¡Multas! Posi-
ble cancelación toda
España. Consultas.
Gestrafic. Tel. (968)
64 11 59. Mañanas.

PONTIAC Firebird,
1988, rojo, techo targa,
matrícula de España, in-
yección, automático,
impecable. Andres
American Car. Tel. y fax
(96) 669 05 30. Tel.
móvil (908) 76 22 02.

PARTICULAR vende
Audi Coupé 2.0 V Quat-
tro, matrícula M-DH,
muy nuevo. Teléfono
(96) 373 80 49. Precio:
2.900.000 ptas.

TRIUMPH TR-7 2.000
cc, 110 CV, biplaza,
rojo, faros escamotea-
bles, 85.000 km, muy
buen estado, 500.000
ptas. Teléfono (974)
42 94 99.

SIERRA Cosworth
4x4, año 1993, barato
a convenir. Teléfono
(96) 667 42 16.

PARTICULAR

YAMAHA 600
TENERE
AZUL, POCOS
KILOMETROS, BATERIA Y
NEUMATICOS NUEVOS
375.000 PTAS
TEL: (93) 209 39 55
(93) 209 39 10

COMPRO Audi 100
Diesel antiguo, entre
año 85-91, siniestrado,
papeles en regla. Tel.
(986) 64 56 88.

¡OPORTUNIDAD!
BMW 525 i, año 90, a
matricular en cualquier
ciudad de España, to-
dos los extras e impe-
cable. Tel. (968)
64 11 59. Mañanas.

PARTICULAR Toyota
Celica 1.6i, extras,
buen estado, seguro
todo riesgo. Se puede
financiar, garaje,
1.800.000 ptas. Tel.
(91) 308 70 64 no-
ches.

BMW 418, 73.000 km,
6 años, impecable esta-
do, alarma, llantas Bor-
bet, equipo música,
asientos de polipiel,
1.050.000 ptas. Tel.
(91) 473 56 40. Urge.

BMW 325 iX, tracción
total, aire acondiona-
do, ABS, dirección asis-
tida, elevalunas eléctri-
cos, cierre centralizado,
asientos Recaro, garan-
tía de 6 meses. Tels.
725 86 21/22.

SE VENDE

SKODA
120 LS
BLANCO
M-7748-GX

LOLA
Tel: (91) 763 32 89

GOLF CABRIO

QUARTET
BLANCO ALPINO
M-LD.
MUY CUIDADO
40.000 KM.
ELEVACIONES/D.A.
ALARMA/ EQUIPO DE
SONIDO.
1.600.000. PTAS
TEL: 616 80 54

SE VENDE

BMW 520i
AÑO 90, BLANCO,
CLIMATIZADO,
ALARMA,
55.000 KMS.
TEL: (91) 433 56 79
908-701568 MOVIL



Comunidad de Madrid

Consejería de Economía
Dirección General de Industria, Energía y Minas

Inspección Técnica de Vehículos

En
JULIO

Deben acudir
a la ITV

De:

M-4642-IX

M-8014-IZ

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMÁS

PEUGEOT 605 S.V.
24, 1990, 60.000 km,
impecable, 2.900.000
ptas. Teléfono (91)
442 83 55. Sr. Corbe.

MITSUBISHI 3000
GT, 222 CV, año 92,
12.000 km, M-OJ cue-
ro, climatizador, asien-
tos eléctricos, CD, air-
bag, etc., 4.750.000
ptas. Teléfono (91)
563 10 57.

VESPA 125 Elestrat,
2.000 km, seguro para
2 meses, 225.000
ptas. Teléfono (93)
219 34 94.

RENAULT Clio 16 V,
M-MS, llantas, dirección
asistida, EE/CC, negro,
metal, 1.325.000 ptas.
Tel. (91) 881 54 46.

¡MULTAS! Posible can-
celación. Toda España.
Consultas. Gestrafic.
Tel. (968) 64 11 59.
Mañanas.

¡OPORTUNIDAD!
BMW 525i, año 90, a
matricular en cualquier
ciudad de España, un
solo dueño. Todos los
extras e impecable. Tel.
(968) 64 11 59.

HONDA Prelude 2.0
4W5 150 CV, año 90,
55.000 km, rojo, nacio-
nal, particular, primera
mano, 1.850.000 ptas.
Tel. 320 76 61, horas
horas comercio.

VENECIA. Alfa Romeo
33 1.3 S, año 89, oca-
sión, 17.880 ptas. mes.
Tel. (91) 528 57 07.

COMPRAR Y VENDER

AUTOMOVILES

CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehículos con la mejor garantía
del mercado. El mayor y el mejor
surtido de coches en Madrid.

COMPRAS Si su coche está en perfectas
condiciones y tiene pocos
kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie.
Compramos coches financiados, pendientes de pago,
resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TELS.: 542 06 09, 542 38 08

Y 248 34 48. MADRID

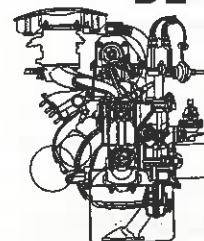
ESTA SEMANA

**EMPRESA
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio
Alfa Romeo 33 1.5 TI, A.A.	88	Champán	6 meses	690.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	Blanco	6 meses	875.000
Alfa Romeo 33 1.6 V, F.E.	90	Rojo	6 meses	950.000	Ford Escort 1.8 Ghia Inyección	89	Rojo	6 meses	895.000
Alfa Romeo 75 2.0 T.S., A.A.	88	Gris	6 meses	990.000	Ford Escort 1.8 16 V	92	Negro	6 meses	1.650.000
Audi 80 1.8 3, A.A.	89	Rojo	6 meses	1.550.000	Ford Escort XR3i, A.A.	88	Negro	6 meses	875.000
Audi 90 2.2 E, F.E.	90	Blanco	6 meses	1.950.000	Ford Fiesta 1.1 CLX	90	Blanco	6 meses	695.000
BMW 318 i, A.A.	92	Blanco	6 meses	2.650.000	Ford Fiesta Pacía	92	Negro	6 meses	790.000
BMW 525 i, F.E.	88	Verde	6 meses	1.150.000	Ford Fiesta XR2i	90	Blanco	6 meses	1.050.000
Citroën AX 14 TRD	88	Azul	6 meses	2.925.000	Ford Orion 1.6	90	Blanco	6 meses	890.000
Citroën AX GT, A.A.	92	Blanco	6 meses	825.000	Ford Orion 1.6 Ghia, A.A., D.A.	91	Blanco	6 meses	1.325.000
Citroën AX 14 T2S, A.A.	88	Blanco	6 meses	625.000	Ford Orion 1.8 CLX, A.A.	93	Blanco	6 meses	1.325.000
Citroën AX GT, A.A.	91	Blanco	6 meses	790.000	Ford Orion 1.8 Ghia Inyección	90	Azul	6 meses	1.050.000
Citroën BX 14 TE	91	Blanco	6 meses	890.000	Ford Scorpio 2.4 i GL	88	Azul	6 meses	1.250.000
Citroën BX 1.8 i	92	Rojo	6 meses	860.000	Ford Sierra 2.0, A.A.	89	Blanco	6 meses	1.190.000
Citroën BX 16 V, F.E.	90	Blanco	6 meses	625.000	Ford Sierra 2.0 GL	90	Blanco	6 meses	1.075.000
Citroën ZX 1.8 i	91	Rojo	6 meses	1.575.000	Lancia Dedra 1.8 i, F.E.	90	Gris	6 meses	1.350.000
Fiat Tempra Turbo Diesel	92	Negro	6 meses	1.170.000	Lancia Dedra Turbo Diesel	91	Blanco	6 meses	1.550.000
Fiat Tipo 1.4 DGT	93	Verde	6 meses	2.100.000	Opel Astra GSI	92	Blanco	6 meses	1.750.000
Fiat Uno 1.6 V, F.E.	92	Azul	6 meses	1.450.000	Opel Astra 2.0 i GT, D.A.	92	Rojo	6 meses	1.625.000
Ford Escort 1.6	91	Gris	6 meses	1.050.000	Opel Calibra 16V, F.E.	92	Gris	6 meses	2.650.000
Ford Escort 1.8	90	Azul	6 meses	1.325.000	Opel Calibra 2.0 i, F.E.	91	Gris	6 meses	2.275.000
Ford Escort 1.8	92	Blanco	6 meses	890.000	Opel Corsa City	91	Blanco	6 meses	595.000
Ford Escort 1.8	90	Rojo	6 meses	725.000	Opel Corsa 1.2 S	91	Blanco	6 meses	660.000
Ford Escort Country	89	Negro	6 meses	690.000	Opel Corsa 1.4 GLS 4P	92	Burdeos	6 meses	690.000
Ford Escort 1.6	89	Blanco	6 meses	790.000	Opel Corsa 1.4 GLS 5P	92	Gris	6 meses	860.000
Ford Escort 1.6 CLX, A.A.	90	Blanco	6 meses	890.000	Opel Corsa 1.3 GLS 5P	90	Blanco	6 meses	725.000
	92	Blanco	6 meses	1.325.000	Opel Kadett GSI 16 V, A.A., D.A.	89	Rojo	6 meses	1.575.000

¡ ATENCION USUARIOS Y TALLERES !

**AHORA PUEDE CAMBIAR EL MOTOR
DE SU VEHICULO Y TODOS SUS COMPONENTES**



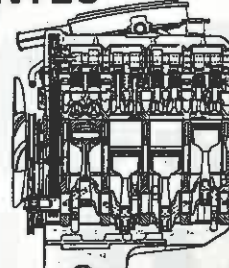
MOTOR SUZUKI 1.6 GASOLINA

- MOTOR COMPLETO
- RADIADOR
- ALTERNADOR
- CARBURADOR

- ENCENDIDO
- EMBRAGUE
- MANGUITOS, ETC...

**ENTREGA EN CUALQUIER PUNTO
DE LA PENINSULA EN 48 HORAS**

Desde
98.000 Pts + IVA



MOTOR LADA 1600 GASOLINA

SIDIAUTO

TELEFONO: 91-658 25 31 (3 LINEAS)
EXPOSICION Y VENTA: C/ VELAZQUEZ 146 TEL: 91-564 55 56 (5 LINEAS)

**¡ANUNCIESE
HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

**CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFOR-
ME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUN-
CIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.**

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

Motor 16

Motor 16

Honda NSR 500 versus McLaren MP 4/8 Ford



LO QUE NO CORRE VUELA

El comparar un Fórmula 1 con una moto de 500 cc. de Gran Premio es uno de los temas que siempre han apasionado a los aficionados. Para poder hacerlo con todo rigor, Motor 16 ha podido disponer en exclusiva de las telemetrías de McLaren y de la Honda de Alex Crivillé en el Circuito de Cataluña. Con Antonio Cobas analizamos los resultados.



EL Circuito de Montmeló tiene un desarrollo de 4.047 metros y los records actuales están establecidos en 1'48"583 para la moto de 500 y en 1'20"989 para el Fórmula Uno. Es una diferencia de casi medio minuto, lo que viene a ser cerca del 40 por ciento. Antes de pasar a un análisis más profundo lo primero que tenemos que considerar son las diferencias más elementales entre ambos vehículos. «En cuanto a pesos y potencias no hay grandes abismos -explica Antonio Cobas- porque si la Honda tiene una potencia de 175 caballos contra los 700 del McLaren, en cuanto a los pesos es natural que

añadamos el piloto y el carburante para poder comparar con propiedad. En esas condiciones la moto nos pesará unos 200 kilos y el coche se acercará a los 650. Pese a que la re-

McLAREN LO TIENE FÁCIL
Para Antonio Cobas, técnico de Honda, los fórmulas 1 tienen una gran ayuda en el apoyo aerodinámico.



lación peso/potencia sea más favorable para el Fórmula no es una diferencia muy notoria, en ambos casos estamos en valores cercanos al kilo por caballo. La gran diferencia está en la aerodinámica y en la superficie de contacto en el suelo y todo lo que de ello se deriva.

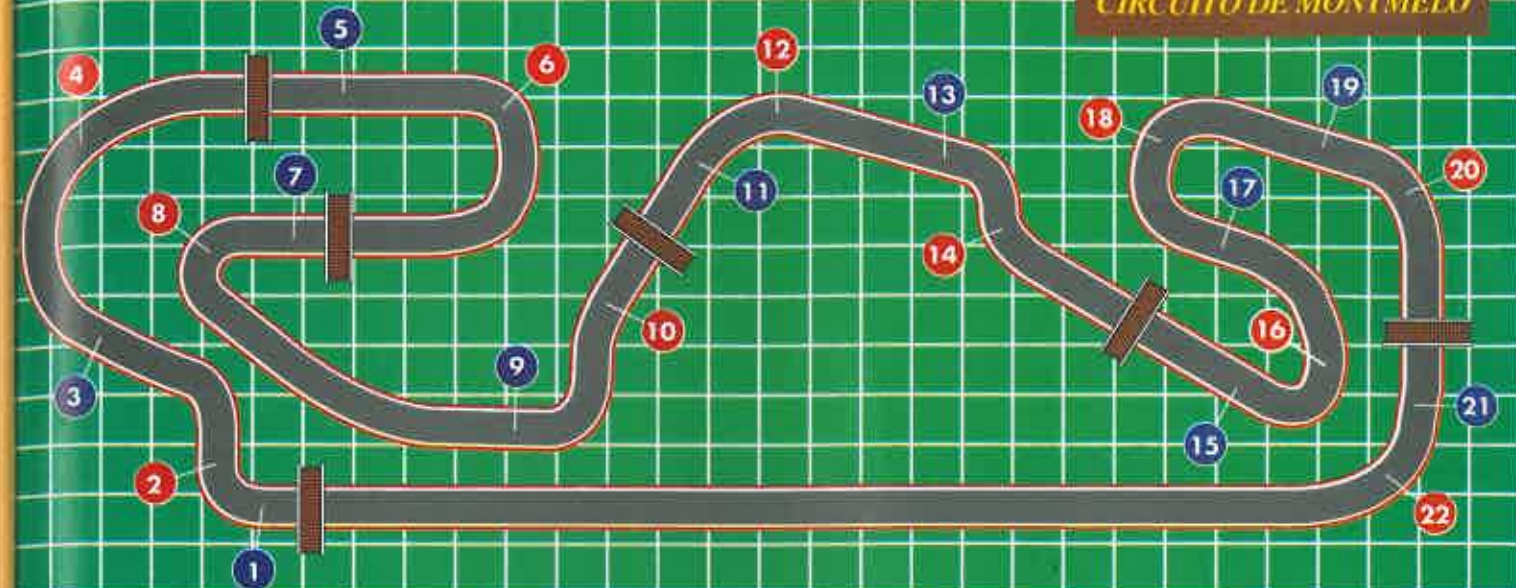
Para comparar ambos vehículos se han marcado en el plano aquellos puntos en que el ordenador detecta los máximos y mínimos de velocidad instantánea (en rojo y azul en el cuadro de la página 109), por lo tanto estamos frente a una sucesión de ellos. Aunque el coche y la moto no frenen ni aceleren exactamente en el

FRENTE A FRENTE

McLaren MP4/8-Honda NSR 500



Disponer de las hojas de telemetría de dos equipos como los de nuestro reportaje no es fácil. El compartir un mismo patrocinador, Marlboro, ha sido una ayuda inestimable, y que agradecemos en primer lugar. En McLaren, la cordialidad de Jo Ramírez fue decisiva y no hace falta decir que en Honda Pons todo fueron facilidades. Naturalmente ambos equipos eran en un principio un tanto reacios a dejar publicar sus datos. Para salvaguardarlos se han redondeado los valores de las revoluciones del motor lo que en nada empaña la veracidad de la comparación.



	HONDA NSR 500			MCLAREN MP4/8		
	VELOC	MARCHA	RPM	VELOC	MARCHA	RPM
1	310	6	13.200	302	6	12.800
2	116	2	8.200	136	3	8.700
3	176	3	10.800	-	-	-
4	153	3	9.300	-	-	-
5	240	4	12.900	280	6	12.000
6	114	2	8.100	143	3	9.100
7	213	3	13.000	248	5	11.900
8	90	1	7.800	98	2	7.450
9	248	4	13.300	260	5	12.450
10	116	2	8.250	142	3	9.000
11	214	2	13.100	248	5	11.900
12	152	3	9.300	238	5	11.400
13	194	3	11.900	259	5	12.400
14	151	3	9.200	237	5	11.350
15	231	4	12.400	274	6	11.600
16	97	2	6.900	112	2	8.600
17	183	2	13.000	218	4	11.800
18	108	2	7.700	123	3	7.900
19	187	3	11.400	-	-	-
20	154	3	9.400	-	-	-
21	206	3	12.600	264	5	12.600
22	149	3	9.100	240	5	11.500

mismo lugar y por lo tanto esos puntos no coinciden exactamente, los hemos unificado, y si quisieramos plasmar esa diferencia sería necesario un plano a una escala muchísimo mayor y tan sólo comparar las diferencias máximas y mínimas, aunque sea sólo en lugares semejantes es ya lo suficientemente ilustrativo. En cada uno tenemos la velocidad alcanzada en ese momento, la marcha insertada y el régimen motor. La velocidad es un dato muy fidedigno porque se hace mediante sensores colocados en la rueda, cuyo error no supera en ningún caso el uno por ciento.

Los puntos más notables son que la Honda llega un tanto más veloz que el McLaren a final de recta cuando ha salido 90 kilómetros por hora más lenta de la curva anterior, que del punto dos al cinco el Fórmula Uno ha pasado siempre acelerando constantemente, mientras que la moto ha tenido que soltar una vez en el punto tres hasta llegar al cuatro, en el que vuelve a abrir. Lo mismo sucede entre los puntos 18 y 21. Desde el primero de ellos, el McLaren acelera sin cesar hasta que frena para negociar el viraje que precede la meta, mientras que Crivillé ha tenido que soltar una vez el acelerador. Las diferencias de paso más notables son los citados 90 km. por hora de la curva de entrada a meta, casi otros tantos en los puntos 12 y 14, es decir, la ciega a derechas que corona la subida y la chicane, dos puntos muy veloces que se pasan nada menos que a casi 240 en el caso del Fórmula. A parte de estos tres lugares de máxima divergencia, normalmente el McLaren es del orden de 30 a 40 km/h más veloz que la Honda. Donde ambos vehículos van a velocidades más semejantes es a final de recta, con ocho kilómetros a favor de la moto y en la curva más lenta, el punto ocho, en que la diferencia es la misma pero a favor del coche. De todos modos, como balance final de las velocidades hay que decir que el Fórmula Uno es siempre más veloz que la moto de Gran Premio, con la sola excepción de la velocidad punta a final de recta: de algún sitio tenían que salir los treinta segundos de diferencia. A la vista del plano (de la página 109) también se ve que el motor Ford no sobrepasa nunca las trece mil revoluciones y sólo se acerca a ellas a final de recta, mientras que el Honda supera este límite en varias



INTERCAMBIO DE OPINIONES

En la foto superior, Jo Ramírez, coordinador general de McLaren, explica al equipo de Crivillé cómo funciona el volante de Senna. Abajo, el inevitable cambio de neumáticos en la Fórmula 1.

ocasiones. El tema de las marchas es también significativo, puesto que casi en cada punto la moto está una o dos por debajo del coche, lo cual significa que el motor de ocho cilindros y tres litros y medio de cilindrada es notablemente más elástico que el cuatro cilindros y quinientos centímetros cúbicos de la moto. Con ello Crivillé ha de accionar mucho más a menudo el cambio y pasar por más marchas cada vez, mientras Senna tiene todavía algo más a su favor: él cambia apretando tan sólo un botón. Si hablamos de rendimientos hay que decir que el motor Honda da 350 caballos por litro mientras que el Ford

200. Esto tiene muchas razones de ser, pero las más evidentes son que el uno es de dos tiempos y el otro de cuatro, que la cilindrada unitaria del primero es de 125 centímetros cúbicos para 437 el segundo, que el coche lleva inyección y la Honda carburadores, etc... Sólo queda decir que el Gran Premio de motos de 500 duró aquí el pasado año poco más de 47 minutos y el de Fórmula Uno de esta temporada algo más de hora y media, tiempo durante el cual Crivillé ha de pelearse constantemente con la Honda, pero en el que Senna no lo tiene mucho más fácil, aunque vaya bien atadito, pues entre otras cosas

ha de luchar contra brutales aceleraciones y deceleraciones propias de un piloto de caza. Hecha la comparación de los datos, veamos ahora el porqué. Antonio Cobas observa con atención los valores de ambos vehículos y nos explica: «Lo primero que se ve es una cosa: la velocidad de paso en curva es muchísimo más alta para el coche; si los virajes son lentos la diferencia es menor, porque el coche es menos manejable y tiene mucho tamaño, pero cuanto más rápida es la curva, mayor es la diferencia en la velocidad de paso. Eso es porque el Fórmula tiene una gran ayuda en el apoyo aerodinámico, a medi-

da que crece la velocidad aumenta el apoyo, mientras que en la moto el límite siempre es el mismo. En la recta llama la atención que la velocidad punta del Fórmula Uno es menor que la de la moto y eso teniendo en cuenta que la curva anterior el coche la ha pasado 90 kilómetros por hora más deprisa. En primer lugar, la moto tiene un Cx mucho más favorable en cuanto que su superficie frontal es mucho menor, pero es la carga aerodinámica la que lo penaliza más, hay que tener en cuenta que esta carga puede llegar a los mil kilos. Pero todo eso se convierte en ventajas cuando llegamos a las curvas, porque ahí,

esta carga aerodinámica ayuda a ganar adherencia, pero son unos kilos que en realidad no pesan, no tienen masa, es decir, que no penalizan como tales a la hora de acelerar, frenar o girar, y por ello no provocan fuerzas de inercia ni centrífugas. Es un peso que ayuda pero en realidad no está y sólo penaliza en velocidad punta». A uno le surge la tentación de preguntar por qué no se ha pensado en aplicar algo semejante en el caso de las motos: «La respuesta es sencilla - apunta el ingeniero del equipo Marlboro Honda Pons- en la moto no se puede aprovechar porque se inclina y ese apoyo, lo que haría sería tirarla al suelo, pero es que además el reglamento actual lo prohíbe». La adherencia a la pista por la superficie en contacto es otro as a favor del Fórmula Uno: «Eso redundará también en la mayor velocidad de paso en curva y en las mayores capacidades de aceleración y frenada. En los planos eso no se ve, pero

TELEMETRÍAS POR ORDENADOR
La informática fue definitiva para poder detectar los valores máximos y mínimos en los dos vehículos y para establecer las diferencias existentes entre ellos.

si comparásemos los puntos de frenada de cada uno veríamos que el coche puede frenar mucho más tarde que la moto y cuando acelera puede pasar mucho mejor la potencia al suelo». En cuanto analizamos los cambios de marchas de cada uno de ellos salta a la vista que el coche cambia menos veces: «Todo es consecuencia de lo mismo: el Fórmula Uno puede hacer muchos trozos a fondo o sólo soltando un poco, mientras que la moto incluso llega a reducir y luego ha de subir una velocidad más», concluye Antonio Cobas.

Es evidente que el duelo tiene sobre el papel y frente al cronómetro un claro vencedor: el Fórmula Uno. Pero más allá de las frías comparaciones numéricas está el enfrentamiento entre dos filosofías tan radicales como la de las dos y la de las cuatro ruedas. Por suerte, cuando hablamos de ideas en el deporte jamás hay vencedores ni vencidos, porque esto no es política.

José Luis Aznar

Fotos: G. Corbetta-J. L. Aznar

Rallye de Orense

MIA, TUYA

Cuarta prueba del campeonato de España de rallyes y segundo «doblete» consecutivo del equipo Opel, con lo que se pone de manifiesto que la elección de «Mia» Bardolet como piloto del segundo coche ha sido un pleno acierto.

José M^a Cenuda
Enviado especial

SOLO se han celebrado cuatro de las trece pruebas programadas: el equipo Opel ha logrado, en sus dos últimas apariciones, sendos *dobletes*, con Mia Bardolet delante de Luis Climent; ambos pilotos ocupan las dos prime-

ras plazas del certamen, que sigue completamente abierto... pero el golpe moral que el resultado de Orense ha supuesto para sus rivales marca un punto de inflexión en la marcha de la temporada. No solo es probable, sino posible, que Opel haya ganado en esta provincia gallega el Campeonato de España. ¿Tan pronto? Sí, tan pronto.

A las 9 de la mañana del sábado 26 de junio, seis coches optaban a la victoria o incluso al Campeonato (los dos Opel, el Gti de Cima, el Peugeot de Moratal y los tres Escort de Puras, Alonso y Castiella); un par de horas después, a la victoria solo optaban dos hombres y todo parece



indicar que el Campeonato también es cosa de sólo dos pilotos, Mía Bardolet y Luis Climent.

Porque lo cierto es que los modernos F2, (grupo A de dos ruedas motrices y motor atmosférico) a los que se limita el certamen español, han evolucionado tanto en los dos últimos meses que los viejos tracción delantera, como el Peugeot 309, se han quedado totalmente desfasados y los también modernos grupo N, como el Escort Cosworth, nada pueden hacer frente a los grupo A. La victoria de Puras en Santander se produjo no sólo en circunstancias especiales de suelo, sino en una primera evolución de los Astra (con las viejas suspensiones) y del Clio (con el motor pequeño), ahora muy lejanas.

Sobre este aspecto, comentaba Puras: «No hay nada que hacer. He atacado absolutamente a fondo en este tramo (Trios-Esgos) y me han sacado 10 segundos, en un tramo que en teoría era favorable al Escort. No se trata de caballos. Es que ni el cambio, ni los frenos, ni las suspensiones están en condiciones de hacer frente a un auténtico coche de carreras. He probado de todo: conducir con la técnica de frenar con el pie izquierdo o tirar de embrague en las horquillas. Pero no salen los tiempos. Al pasar de primera a segunda velocidad el motor cae más de 1.500 vueltas y, hasta que se recupera, un grupo A te ha metido 10 segundos».

En efecto, el piloto santanderino comprendió pronto que su coche no estaba para más y bastante hacía con mantenerse fuera del alcance de Moratal, quien por su parte manifestaba: «Lo de comienzos de temporada, cuando todos estábamos prácticamente igualados, fue un espejismo. Las diferencias entre los nuevos F2 y los veteranos tracción delantera, son abismales. Este coche está ya en su estado final de evolución. Ya no puede hacer más. El autoblocante se queda fuera de uso en el segundo tramo y el motor tiene 25 caballos menos que los rivales. No queda más remedio que correr a la expectativa y esperar el próximo Peugeot 306, que ya será un coche de nueva generación. Además, en PTS (Peugeot Talbot Sport), ya solamente se trabaja en el coche nuevo».

HUESO DURO
A Luis Climent le ha salido un hueso duro de roer en su compañero de equipo Mía Bardolet. Pero lo cierto es que Luis no está desentonando, ni mucho menos, frente a un piloto con mucha experiencia y que ha tenido la oportunidad de conducir verdaderos coches del Mundial. En la foto de la derecha, Climent, Ferrer y Bardolet planifican la estrategia final del rallye.



LA DESESPERACION DE JESÚS PURAS
Ausente en la carrera anterior, Jesús Puras ha conocido en sus carnes la última evolución de los Astra. Hasta el punto que el santanderino podría replantearse lo que queda de temporada.



BORJA MORATAL LO SIGUE INTENTANDO
Con un coche en su etapa final de desarrollo, Borja Moratal poco más puede hacer. Durante la primera fase de la carrera orensana aguantó bien los ataques de Puras.

En teoría, el único coche que podría hacer frente a los dos Opel era el Renault Clio Williams de Kiko Cima. Pero lo cierto es que el asturiano quedó fuera de combate desde el inicio. En el primer tramo, una pequeña pieza de plástico caída sobre el colector de escape produce un conato de incendio, que es sofocado en el control de llegada por los comisarios. Esto supuso una notable pérdida de tiempo (18 segundos sobre Bardolet) que le lleva a Cima a atacar a fondo, pero sin estar muy centrado, porque dos tramos después se sale de la carretera, dañando toda la suspensión delantera, que tiene que ir poniéndose en orden en cada asistencia. Al término de la primera de las dos etapas su retraso era ya de casi seis minutos y Cima a duras penas puede superar al Citroën AX de Rial.

Los dos Opel, sin el más mínimo contratiempo, marcan los mejores tiempos una prueba tras otra, con muy escaso margen de diferencia entre ambos, pero con Bardolet por delante de Climent. A la fiabilidad de la mecánica de los Astra se añadía la eficacia del equipo de asistencias. Tras ellos, Moratal peleaba muy bravamente contra Puras, al que superaba, y Daniel Alonso no parecía encontrarse en sus momentos más inspirados, perdiendo en los primeros tramos casi un minuto respecto a Puras. Hay que precisar que el Escort de Puras montaba el sistema de inyección de agua en el intercooler que, bajo el tórrido calor de los tramos diurnos, se mostraba muy efectivo. Daniel no dispone aún de este sistema y tenía que contentarse con una presión de soplado del turbo más baja que la de Puras (1,2 frente a 1,4), que se traducía en alrededor de 30 caballos de potencia menos.

En los primeros compases abandona Oriol Gómez, con el Peugeot 106 oficial, al romper el motor. Hasta entonces sus tiempos fueron, una vez más, excelentes, situándose justo detrás de Germán Castrillón, con el tercer Escort Cosworth en presencia. El gallego tuvo también que abandonar al término de la primera etapa, al romperse el turbo y no disponer de repuesto.

Siguiendo con el capítulo de abandonos, mencionar el de José Piñón. Tras su soberbio rallye en Llanes,

Renault le cedió una caja de cambios de seis marchas para que la montase en su Clio. Como sólo Piñón tomaba parte en la Copa Clio grupo A, le cedieron esta caja (cuyo precio es de alrededor de cuatro millones de pesetas), para que pudiese mejorar su posición en el *scratch*. Lamentablemente, fue precisamente esta caja la que le dejó tirado en el tercer tramo. Para el próximo rallye, Piñón no estará solo y deberá volver a la caja de cambios de serie.

Con la llegada de la noche, los coches con motor turbo rendían mejor. Puras se desembaraza sin demasiados problemas de Moratal, pero los tiempos de los Astra seguían siendo inabundables y todo hacía prever un nuevo doblete.

Entre sus dos hombres, la diferencia al término de la primera etapa era de 17 segundos. En los 10 tramos, Bardolet había ganado ocho, Climent dos y, salvo en tres tramos, la diferencia entre ambos nunca fue superior a los dos segundos. El director del equipo, José Ferrer, mantuvo una charla con ambos pilotos al término de la primera etapa. Habían salido en estricta igualdad de condiciones. La diferencia entre ambos era escasa. Los dos tenían carta blanca para luchar por la victoria, pero si en cualquier momento de la carrera la victoria se ponía en peligro, no dudaría en dar órdenes para respetar la clasificación.

En un ambiente de cordialidad, pero con lógica rivalidad, ambos pilotos siguen fuerte durante los primeros tramos de la segunda etapa. Ninguno quería regalar el rallye. En el primer tramo empatan; en el siguiente, Bardolet supera a Climent en ocho segundos y en el difícil y largo tramo de Ramiras, la diferencia es de 13 segundos a favor del catalán. En la general ambos están ya a 43 segundos. Climent se acerca a Bardolet y le dice que se da por vencido. Que es preferible que ambos bajen el ritmo para no comprometer un segundo doblete. Puras, pese a su ataque nocturno, está a más de minuto y medio y también se conforma con la tercera posición.

Y a punto estuvieron todos de irse al hotel a dormir, porque cuando faltaban los dos últimos tramos, la caravana del rallye es detenida por la Guardia Civil, porque la carretera es-

EL CLIO WILLIAMS NO ES TAN FIERO
Por las razones que sean, lo cierto es que el Clio Williams no está dando los resultados que se esperaban de él. Bajo estas líneas, el veterano Citroën AX de Arturo Rial que, una vez más, consiguió un resultado por encima de lo esperado.



SERGIO VALLEJO
Corrió encorajinado tras conocer su exclusión del pasado Rallye de Llanes por utilizar una gasolina prohibida. Su dominio sobre Guixeras fue inapelable, lo que no había ocurrido en las anteriores pruebas del Campeonato.



taba cortada por la pirotécnica de unos fuegos artificiales. Con todos los permisos en regla desde hace meses, un concejal del Ayuntamiento autorizó el corte de la carretera, sin tener en cuenta el rallye. Total, más de hora y cuarto parados, a las dos de la madrugada, viendo los fuegos de artificio. Unos fuegos que bien parecían en honor de los Astra, a los que les quedaba aún casi hora y media de rallye y dos tramos cronometrados intrascendentes.

En la pequeña historia de este Orense, que no es la historia de los pequeños, sino la de los modestos, victoria sin contemplaciones de Sergio Vallejo sobre David Guixeras entre los Peugeot 309. Ninguno de los hermanos Azcona tuvieron demasiados problemas para ganar en su categoría. Javier entre los Renault Clio y Jaime entre los Peugeot 106. Casellas y Riesgo mantuvieron un interesante duelo en la Copa Seat Marbella, con triunfo final para el asturiano Casellas, que pasa a encabezar este interesante certamen,



CARA DE CIRCUNSTANCIAS
En esta ocasión, y como excepción, Daniel Alonso no estuvo muy brillante.

que está animando la participación en los rallyes nacionales. Mencionar por último que en Orense debería de haber debutado la Copa Hyundai,

CLASIFICACIONES

1º Bardolet-Muntada (Opel Astra GSi), en 2.16.09. **2º Climent-Muñoz** (Opel Astra GSi), a 49". **3º Puras-Romani** (Ford Escort Cosworth), 1º grupo N, a 1'38". **4º Moratal-Rodríguez** (Peugeot 309 GTi), a 2'31". **5º Alonso-Belzunces** (Ford Escort Cosworth), 2º grupo N, a 3'51". **6º Clima-Martínez** (Renault Clio Williams), a 6'58". **7º Rial-Arias** (Citroën AX Sport), a 7'17". **8º Vallejo-Vallejo** (Peugeot 309 GTi), 3º grupo N, a 9'51". **9º Otamendi-Colado** (Ford Sierra Cosworth), 4º grupo N, a 9'56". **10º Guixeras-Del Barrio** (Peugeot 309 GTi), 5º grupo N, a 11'27".

PRINCIPALES ABANDONOS

Orlói Gómez (Peugeot 106 grupo A), motor. **Germán Castañón** (Ford Escort Cosworth grupo N), turbo. **José Piñón** (Renault Clio grupo A), caja de cambios.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

PRUEBAS DISPUTADAS: 4

1º Luis Climent (Opel), 514 puntos. **2º Mía Bardolet** (Opel), 384 puntos. **3º David Guixeras** (Peugeot), 338 puntos. **4º Jesús Puras** (Ford), 336 puntos. **5º Sergio Vallejo** (Peugeot), 298 puntos. **6º Carlos Otamendi** (Ford), 276 puntos. **7º Borja Moratal** (Peugeot), 270 puntos. **8º Kiko Clima** (Renault), 261 puntos. **9º Gregorio Pícar** (Ford), 224 puntos. **10º Arturo Rial** (Citroën), 204 puntos.

pero no se presentó ningún coche de esta marca coreana. ○

Fotos: Jose Manuel Alonso

ENTRE RECOMENDAR MOTUL Y OTROS ACEITES, NO HAY COLOR.

Ahora los precintos de los envases de aceite **MOTUL** son de color, y las combinaciones de colores ¡son regalos para ti!

Pide al vendedor de **MOTUL** la información sobre esta gran acción **MOTUL CONTIGO**, si aún no la tienes.

MOTUL
contigo

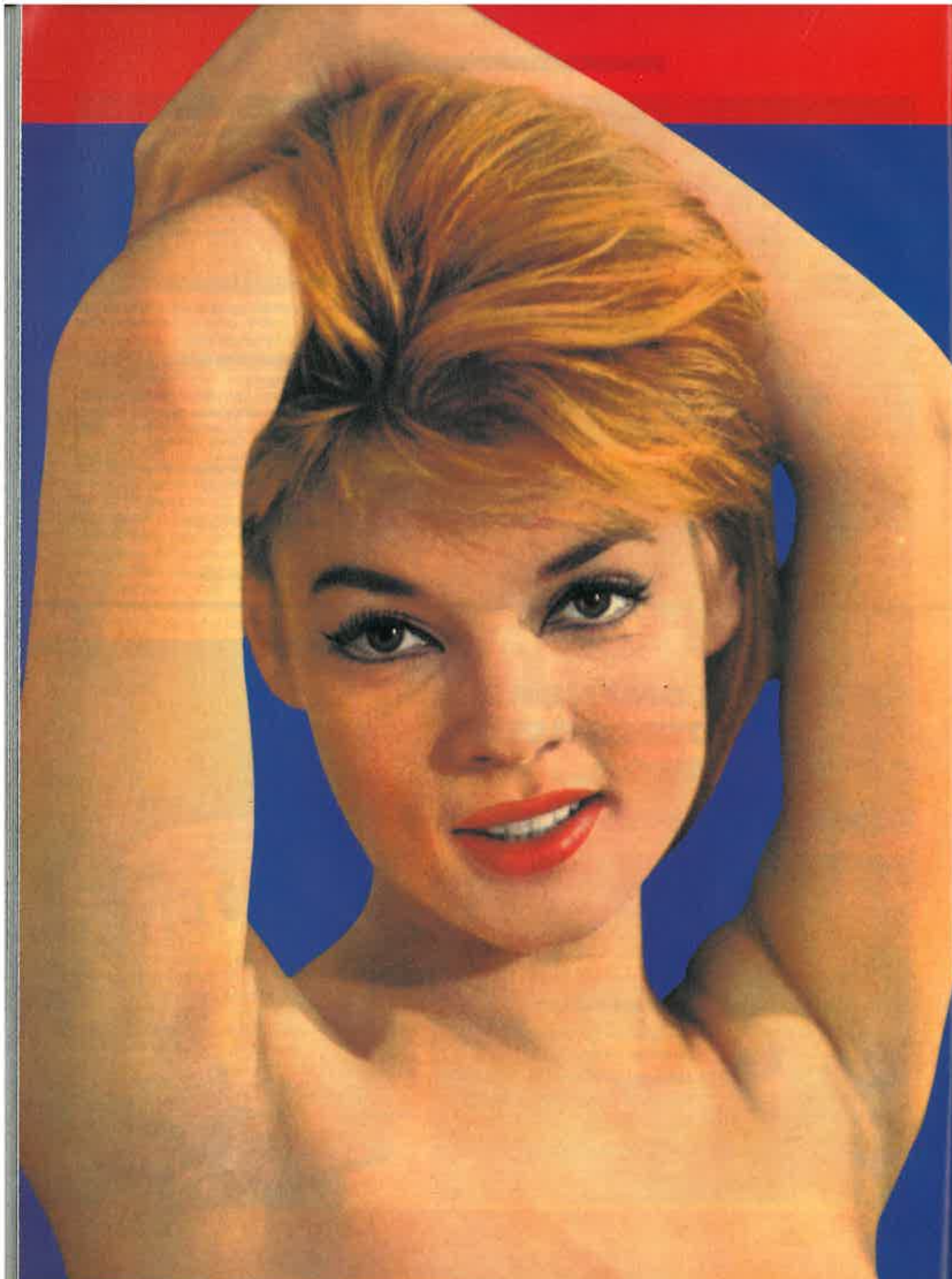
¡EL COLOR DE LOS REGALOS!



- Sueldos de 50.000 Pts. durante un año
- Máquinas de extraer aceite
- Videocámaras PANASONIC
- Monos de trabajo **MOTUL**
- Antenas parabólicas
- Polos **MOTUL**



MOTUL



CAMBIO 16 PRESENTA

**EL COMPACT DISC N°3 DE LA COLECCION
VERANO CALIENTE.**

VUELVE el MERENGUE

**Los grandes éxitos de Juan Luis Guerra
Ringo Martínez • Benny Peregrina
Panama Connection • Eddy McLean
La Unica • Nestor Ceballos**



**▼ Cambio16
¡COMPACTO!**

ADEMÁS,
un nuevo fascículo del LIBRO DE LA CARRETERA,
la más completa guía práctica para sus vacaciones



SALSA, MERENGUE,
BOLERO, TANGO, CUMBIA,
REGGAE, MAMBO, CHA CHA CHA

CAMINO DEL ÉXITO Jackie Stewart se hizo con el Campeonato del Mundo de F1 en 1969, dentro del equipo formado por Matra y Elf.



EMPEZAR LA CLASE Alain Prost fue el ganador del Volante Elf en el año 76. El «Profesor» comenzó aquí a enseñar su gran clase al volante.



DECIR que la competición es el mejor banco de pruebas para el desarrollo de cualquier producto no es algo nuevo. La intensidad con la que se exige trabajar a la mecánica durante una carrera obliga a perfeccionar, día a día, tanto los materiales utilizados como los fluidos lubricantes y el combustible utilizado, para obtener, de esta manera, el máximo rendimiento. Por este motivo, la



26 años de ELF en Competición
PROMOCION DE ALTURA

Pilotos como Alain Prost, Ayrton Senna o Nigel Mansell han saboreado las mieles del triunfo con el apoyo de la empresa petrolífera Elf. El desarrollo de nuevos productos, el patrocinio de pilotos consagrados y la búsqueda de nuevos valores del volante han sido la máxima preocupación de Elf desde hace más de veinticinco años.



EN LA FÓRMULA 3
En el Campeonato Británico de F-3 están presentes también los colores de Elf. Emmanuele Clerico es uno de los tres pilotos Elf que disputan este Campeonato.

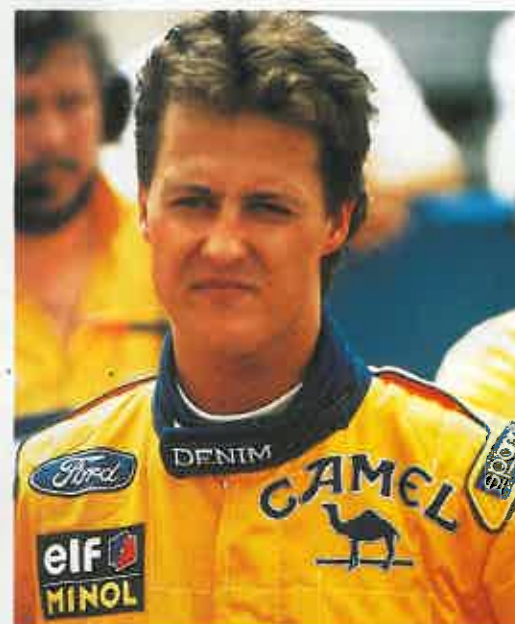
EN LA FÓRMULA 1
En el año 85 y 86, Ayrton Senna fue patrocinado por Elf en el equipo Lotus-Renault. Schumacher es actualmente uno de los pilotos Elf en el equipo Benetton-Ford.

EN LA FÓRMULA 3.000
En el último escalón hacia la F-1, Elf patrocina también a dos equipos, el Dams, con Franck Lagorce en la foto y el Apomatox.



empresa petrolífera Elf ha estado ligada de forma muy estrecha al mundo del automovilismo deportivo desde 1967, año en el cual la marca francesa se fijó como meta principal el demostrar su grado de competencia y dinamismo.

Las asociaciones de Elf con los constructores se han caracterizado siempre por la estrecha colaboración llevada a cabo entre los ingenieros y los técnicos de ambas partes. Gracias a ello, los éxitos obtenidos a lo largo de estos años no podrían haber sido mejores. Matra fue uno de los primeros constructores con los que se asoció Elf. El equipo Matra-Elf luchó durante cuatro años por los puestos de cabeza, consiguiendo en 1969



el Campeonato del Mundo de F-1 de la mano de Jackie Stewart. Unos años después, Stewart volvía a proclamarse de nuevo Campeón del Mundo con el equipo Tyrrell-Elf (1971 y 1973).

Pero, la marca con la que Elf ha tenido una relación más estrecha ha sido Renault. Desde 1968, la colaboración entre ambas empresas ha pasado desde las fórmulas de promoción (Copa Gordini, Copa R-5, Copa Clio, Fórmula Renault, etcétera) hasta la Fórmula 1. Precisamente estos campeonatos de promoción de Renault han sido el primer banco de pruebas de los nuevos productos de Elf. Nuevos lubricantes y nuevos combustibles que posteriormente sacarían el



UN VOLANTE PARA EL MEJOR

OSCAR Cabeza fue el ganador del primer Volante Elf realizado en España y ahora disputa el III Campeonato de Fórmula Renault con el patrocinio y el apoyo de la marca de lubricantes Elf.

Un año más, Elf vuelve a convocar a nuevos «volantistas» y la selección para ganar el Volante Elf 94 se realizará durante el próximo mes de agosto.

La Escuela de Pilotaje Elf será, un año más, la encargada de realizar el proceso de selección en el Circuito de Cataluña y el ganador participará en las mejores condiciones en el Campeonato español de Fórmula Renault del próximo año. Anímate, el Volante Elf 94 puede ser tuyo. Más información en la Escuela de Pilotaje Elf, teléfono (93) 221 00 64.

máximo rendimiento a los motores Renault de F-1. Para conseguir el mejor resultado han sido constantes los contactos entre los ingenieros de Elf y de Renault: formulación de carburantes y lubricantes, análisis inmediato de lubricantes durante las pruebas para diagnosticar el estado del motor, etcétera.

Pero, la labor de Elf a lo largo de estos años abarca mucho más que el propio desarrollo tecnológico. La formación y el apoyo de nuevos pilotos ha sido otra de las prioridades de la marca desde el principio. Así, en 1971 nació en Francia el primer Volante ELF, una nueva manera de llevar hasta la competición de élite a nuevos valores del automovilismo de circuitos.

BUSCANDO PILOTOS

El Volante ELF nació en colaboración con Renault y su objetivo era ofrecer al mejor piloto una temporada completa compitiendo en una de las copas organizadas por la marca del rombo. Más de veinte años después, Elf sigue buscando cada año nuevos pilotos con capacidad para llegar a la Fórmula 1. La selección se realiza entre un buen número de aspirantes y, después de una exhaustiva formación en las escuelas de pilotaje Renault-Elf-Winfield, se elige al piloto que presenta las mejores condiciones para alcanzar el éxito.

Y no cabe duda de que la elección es acertada. Desde 1971, siete de los pilotos ganadores del Volante Elf han llegado a la Fórmula 1: Eric Bernard, Paul Belmondo, Erik Comas, Olivier Grouillard, Didier Pironi, Patrick Tambay y el triple Campeón del Mundo Alain Prost, que fue Piloto Elf en el 76.

Independientemente a estas figuras francesas, Elf ha visto su nombre asociado a otros grandes pilotos como Jackie Stewart, Jacky Ickx, Jody Scheckter, Jack Brabham, Patrick Depailler, Jacques Laffite, René Arnoux, Ayrton Senna, Thierry Boutsen, Elio de Angelis, Nelson Piquet, Riccardo Patrese, Nigel Mansell..., pilotos que, con el apoyo de Elf, han sabido llegar a lo más alto dentro de la Fórmula 1.

Victor M. Fernández

TEMPORADA AL COMPLETO

DURANTE la temporada 93, Elf establece su apoyo en un amplio abanico de categorías.

Fórmula 1

Tres equipos de F-1 compiten en el Campeonato del Mundo apoyados por Elf: Williams-Renault, Ligier-Gitanes y Benetton-Ford. Además, Elf ha acordado el suministro de carburante especial a las Escuderías Larrousse y Sauber.

Fórmula 3.000

Las escuderías francesas Apomatox-Elf y Dams-Elf representan a la marca en todos los circuitos europeos.

F-3

En el Campeonato Británico de F-3 participan Jean Philippe Belloc, Em-

manuele Clerico y Jeremie Dufour, todos ellos Pilotos Elf.

Fórmula Renault Francia

Cinco pilotos Elf participan en el Campeonato francés repartidos entre los equipos La Faliere-Elf-Winfield y La Faliere-Elf-Octane.

Fórmula Renault España

Josué Burgueño y Oscar Cabeza son los pilotos del Team Elf en el III Campeonato de España de Fórmula Renault.

Fórmula Renault-Elf Campus

Ésta es una nueva Fórmula de promoción realizada en Francia que está dirigida a jóvenes pilotos entre 16 y 19 años. El vencedor de esta Copa será elegido Piloto Elf 94.

Campeonatos de Promoción en Calafat PLAYA Y CARRERAS

Ni la promoción de Citroën de sus carreras, ni el atractivo de las mismas o las de complemento, lograron atraer suficiente público al circuito de L'Atmella de Mar.



MUCHOS COCHES, POCO PÚBLICO
Pese a la afluencia masiva de pilotos inscritos en todas las pruebas, la asistencia de público resultó bastante escasa.

Y eso que casi se trataba de pasar un fin de semana en la playa mezclado con el olor a gasolina. Pero la excesiva dispersión de fechas y de campeonatos de España de Velocidad parecen atraer sólo en contadas ocasiones al deseado público. 59 vehículos en la Copa Citroën AX, de los que en entrenamientos tan sólo Jorge Osset y Juan Cano lograron bajar por décimas de 1 minuto y 50 segundos, tras vencer sus respectivas mangas. En la final «A», hubo un apretado duelo entre «El niño» y José Luis Muniesa, líder hasta dos vueltas del final, mientras que en la final «X», Cano se despegó rápidamente de los hermanos Santías. En la Superfinal, el catalán Juan Cano no dio ninguna opción a la jauría de pilotos que le

perseguían, repitiendo la victoria de Montmeló en la primera carrera de este año. El joven Osset perdió su privilegiada posición antes de llegar al difícil y conocido ángulo del circuito tarraconense, descentrándose a partir de ese momento. Tras Cano, Javier Santías logró conservar durante toda la carrera la segunda posición, perseguido casi todo el tiempo por José Luis Muniesa y, ocasionalmente, por su hermano Javier, a tenor de los despistes de uno y otro. Destacar también la progresión de Fernando Medina de la quinta línea de parrilla hasta la cuarta posición. En la Fórmula Ford casi doblaron la inscripción de la primera carrera con once monoplazas, siendo la «pole» y la victoria, cómo no, para Pedro Jorgensen; destacar el

duelo entre Manuel Rosado y Javier Morcillo en las primeras vueltas antes de que el primero arrojase la toalla. El Trofeo RC-60 tuvo algunas ausencias destacadas como Ernesto Gilberga y las novedades del propio Antonio Zanini, del excampeón de Cataluña de Rallyes, Claudio Caba, y la reaparición de Javier Juncadella, que dominó entrenos y carrera donde tan sólo Carlos Villarrubí logró superarle momentáneamente en la segunda vuelta, viéndose libre además del acoso de Luis Rosal que debió retirarse por problemas mecánicos. En la Copa de España de Vehículos Históricos, dominio sin problemas de Jaime Somosa, seguido por Vicente Saez Merino, ambos con sendos Porsche. ○

Texto y fotos: **Esteban Delgado**



CAMBIO DE LÍDER

En RC-60 se vio el único cambio de líder cuando Juncadella fue superado por Villarrubí.

CLASIFICACIONES COPA CITROËN AX

1º Juan Cano, 14 vueltas en 25 minutos 56 segundos 71; 2º Javier Santías, 26m 01s 37; 3º José Luis Muniesa, 26m 05s 41; 4º Fernando Medina, 26m 09s 42; 5º Jose María Santías, 26m 12s 86.

FÓRMULA FORD

1º Pedro Jorgensen (Van Diemen RF 91), 16 vueltas en 26m 03s 61; 2º Javier Morcillo (Van Diemen RF 90), 26m 25s 24; 3º Manuel Rosado (Swift 91), 26m 29s 64; 4º Carlos Sedano (Van Diemen RF 89), 27m 02s 43; 5º Juan Carlos Seldania (Van Diemen RF 86), 27m 31s 62.

TROFEO RC 60

1º Javier Juncadella, 13 vueltas en 22m 14s 97; 2º Carlos Villarrubí, 22m 33s 44; 3º Víctor Ordóñez, 22m 33s 84; 4º Joaquín Canals, 22m 40s 30; 5º Lorenzo Rosal, 22m 56s 23.

HISTÓRICOS

1º Jaime Somosa (Porsche 911), 13 vueltas en 22m 35s 31; 2º Vicente Sáez (Porsche 911 E), 22m 52s 00; 3º Simón Watson (Austin Cooper S), 23m 39s 27; 4º Luis Villalba (Lotus Europa), a 1 vuelta; 5º Pierre Casagne (BMW 2002 Ti), a 1 vuelta.

DOMINADORES
Tanto Pedro Jorgensen, arriba, como «Correcaminos» dominaron con total facilidad la Fórmula Ford y los Históricos respectivamente.

Arias récord en Inglaterra

El éxito del equipo «Racing for Spain» sigue imparable en Inglaterra. Iván Arias, una vez más, ha vuelto a dejar bien claro quién es el que manda en el Campeonato de Fórmula Renault de aquel país. El joven piloto madrileño, una vez más, ha sido el hombre a batir y ha conquistado una nueva victoria, en esta ocasión en el circuito de Pembrey. Un triunfo que tiene un significado especial: Arias ha conseguido batir el récord de victorias consecutivas en este certamen, sumando en lo que va de año cinco victorias, las últimas cuatro de ellas seguidas. En esta ocasión fue el más fuerte desde el principio, ya en los entrenamientos conquistó los mejores tiempos, haciéndose con la «pole position». En la carrera no tuvo rivales y venció sin ningún tipo de oposición.

El éxito de Arias se vio redondeado por la actuación de su compañero de equipo, Javier Díaz, que en su primer año en Inglaterra está mostrando unas magníficas cualidades, que se han visto recompensadas con el tercer puesto de la clasificación en Pembrey.

Con esta buena actuación de los pilotos españoles, Iván Arias domina el certamen con total autoridad, con más de 60 puntos de diferencia sobre el segundo clasificado. Javier Díaz, con su tercer puesto, se sitúa en la sexta posición de la general.

Peor suerte tuvo Pedro Martínez de la Rosa, que en la octava convocatoria de las F-3 Inglesa, en Donington Park, no pudo finalizar la carrera. Primero un error en la elección de las relaciones del cambio le relegó a posiciones retrasadas en la parrilla. En la carrera, cuando estaba recuperando posiciones, un toque con el belga Goossens dejó a los dos fuera de carrera. Al no sumar ningún punto en esta prueba, De la Rosa pierde un puesto en la clasificación general, ocupando ahora la quinta posición.

Miguel Angel de Castro, que también participaba en esta carrera, desde el puesto quince de la parrilla de salida, remontó varias posiciones finalizando la carrera en la décimo primera posición.



A TODO GAS

CRIVILLE SE ENTREGA EN SU CIRCUITO FETICHE

UNA vez más ha sido Alex Crivillé quien ha salvado el honor español. Y eso que no empezaron bien las cosas para él. En la primera sesión de entrenamientos se cayó al verse sorprendido por una súbita lluvia, lo que le supuso una dolorosa distensión de ligamentos. Con el pie



ABANDERADO ESPAÑOL
De nuevo Alex Crivillé, con una actuación magistral, salvó el pabellón español en Assen.

muy hinchado, sin posibilidad de apoyarlo convenientemente en los estribos y con muchas dificultades para controlar la moto, en el resto de los entrenamientos salió lo mínimo imprescindible. De todos modos Assen es el circuito fetiche del «Nen de Seva» y si el año pasado supo aprovechar las circunstancias para ganar, en esta ocasión ha sabido también sacar el mejor partido posible a la coyuntura, merced a un tremendo esfuerzo cuando todo hacía presagiar una carrera de puro trámite. Eso era no conocerle. Como de costumbre **bordó la salida** y se colocó tercero hasta estabilizarse quinto tras Doohan, Schwantz y Barros, que peleaban en cabeza, y acosando a Rainey, mientras que Beattie desapare-



DUELO FRATICIDA
Los dos pilotos de Suzuki, Schwantz y Barros, se enzarzaron en una pelea a muerte. Al final ganó la veteranía y venció Schwantz. Barros se fue por los suelos.

ció del mapa a causa de una caída. El terceto de cabeza puso una emoción indescriptible a la carrera, puesto que su lucha fue sin cuartel, muy especialmente entre los dos pilotos de Suzuki. Fue a cinco vueltas del final cuando todo cambió, puesto que primero Alex adelantó a Rainey, pero fue a su vez sobrepasado por Chandler. Barros dio el do de pecho y se colocó primero, pero en el penúltimo giro su neumático delantero degradado le jugó exactamente la misma mala pasada que en Jerez, dejándole en bandeja la victoria a Schwantz que, como un zorro, esperaba el error de su compañero. Las emociones no habían terminado todavía, puesto que Crivillé, en el poster giro, le «robó la cartera» a Chandler y pudo así encaramarse a un podio que ni soñaba: «Ha sido increíble» exclamaba Alex, «casi no puedo ni andar y me conformaba con ser



INTRATABLE
Capirossi no tuvo ningún rival en la categoría de 250.

cuarto. He corrido sin que me infiltraran, pero me han sometido el pie a masajes intensivos y eso ha sido definitivo. Estoy muy contento, porque a pesar de todo he sido competitivo y eso me da muchos ánimos de cara a Montmeló».

En el cuarto de litro la victoria fue para un Capirossi inalcanzable, sobre todo cuando Romboni se cayó y tocó por detrás a Biaggi. La nota la puso Kocinski que salió muy mal, remontó y llegó a ser segundo hasta que el cambio comenzó a fallar, con lo cual Harada lo sobrepasó. Tan enfadado estaba el yanqui que una vez terminada la carrera hizo explotar el motor de la Suzuki metiendo primera sin embragar y manteniendo el gas a fondo. Eso le impidió llegar al podio, con lo cual fue multado y en Suzuki, hartos ya de su comportamiento, lo han despedido mientras no cesa de coquetear con Sito Pons. Puig fue noveno, quejándose de su tendinitis, mientras que D'Antin era decimoprimer y Cardús gripó el motor cuando iba tras el madrileño. En 125, Raudies consiguió su quinta victoria de la temporada por delante de Sakata, mientras que de los españoles ni uno levanta cabeza: a Gíro le rompió el dedo Ueda al empujarlo, Aspar se vio involucrado en una caída colectiva durante la primera vuelta, Miralles y Álvaro abandonaron, Torrontegui terminó decimocuarto a causa de caer cuando iba octavo y Hernández fue decimoséptimo.

José Luis Aznar

BOXES

♦ **MALA SUERTE PARA GENÉ**
Marc Gené no tuvo mucha fortuna en las dos últimas carreras de la Fórmula Ford Británica, disputadas el mismo fin de semana en Pembrey. En la primera de ellas, disputada el sábado por la tarde, finalizó en sexta posición, debido a problemas con la caja de cambios. En la segunda, tras una buena arrancada, que le situó entre los cinco primeros, en la primera curva fue arrollado por otro participante, quedando los dos fuera de carrera.

♦ **UNA TÉCNICA ANTIGUA**
Con motivo del Gran Premio de Avignon-Vaucluse, el Museo Automovilístico de Mougins ha desempolvado para la ocasión un Mercedes de 1922, que contaba con una tecnología muy avanzada para su época. Equipa un motor de cuatro cilindros en línea de 1,5 litros



de 85 caballos de potencia, con dos árboles de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro y un compresor vertical. Su velocidad máxima es de 160 kilómetros por hora.

♦ **ANIVERSARIO FELIZ**
Jordi Tarrés sigue intratable en su marcha por la conquista de un nuevo título del Mundial de Trial; esta vez en Italia, ha conseguido su quinta victoria consecutiva en lo que va de año, que suma su triunfo número 45 en este certamen y que coincide con el centenario de carreras mundiales de nuestro pluricampeón mundial. Tarrés, a lomos de una moto española de la marca Gas-Gas, con este nuevo éxito se destaca en la clasificación con 111 puntos, seguido por Marc Colomé con 97.

♦ **EGORZQUE, LÍDER EN EUROPA**
Pancho Egorzque se adjudicó la victoria de la Coppa Garotti, en Italia, puntuable para el Europeo de Montaña. Con este triunfo, y sumando la fatallidad que parece perseguir a Vilarín, que por problemas mecánicos no pudo finalizar la prueba, Egorzque se sitúa en primera posición del europeo con 72 puntos, seguido de Vilarín con 70. En esta carrera hay que destacar la actuación de Joan Vinyes, que finalizó en segunda posición.

♦ **DOMINIO BMW**
En el BTCC inglés y en CIVT italiano, el dominio corresponde a BMW con los 318i. En Inglaterra están situados en cabeza Joachim Winkelhock y Steve Soper, ambos del mismo equipo, con 110 y 101 puntos respectivamente, los siguen los Vauxhall Cavalier de Allan y Cleland, empatados a 88 puntos. En Italia domina



Roberto Ravaglia con 152 puntos, seguido de Johnny Cecotto también con un 318i con 125 puntos. El tercero en el CIVT es Gary Ayres con un Peugeot 405 mi 18 con 115 puntos.

♦ **1 RALLYE ZIPPO**
De éxito, tanto deportivo como de público, se puede calificar el 1 Rallye Zippo, disputado en la Sierra madrileña y puntuable para el campeonato de esta comunidad. El vencedor fue Carlos Esteban, con un Ford Sierra Cosworth, después de mantener un bonito duelo con Fernando Brizuela, con un vehículo similar. Además hay que destacar la bonita lucha que protagonizaron los inscritos con los Seat Marbella, correspondiendo la victoria a Mikián Jusado.

TVE, ADIOS A LAS MOTOS

CUANDO Valentín Requena iba a Asen para retransmitir el Gran Premio de Holanda para TVE ya se «olía» algo, pero tanto, tanto... no. Y es que al llegar al circuito holandés se enteró que Dorna había denunciado incumplimiento de contrato por parte del ente público y le pasaba los «trastos» a Antena 3 TV. A Valentín no le quedaba más que llamar a Angel Nieto para que ni tan siquiera tomara el avión... En su lugar Manel Arroyo y Dennis Noyes se hacían cargo de la retransmisión de modo provisional, hasta que la situación se clarifique, cosa que evidentemente sólo sucederá en los tribunales de justicia.

El incumplimiento de contrato que denuncia Dorna se refiere a temas -muy especialmente publicitarios- en los que el mundo de la moto no es más que la gota que ha colmado el vaso, dada la importancia del alcance de la gestión de la empresa española. En cuanto a las motos se reprocha la escasez de aprovechamiento de las imágenes, ya que por lo general se han limitado a retransmitir únicamente las carreras sin dar entrevistas, reportajes previos, etc... que Dorna les proporciona contractualmente. Es evidente que para tomar una decisión de tal calibre Dorna está muy segura de sus ases y por ello el cambio no podrá significar más que un aumen-



TODO PARA ANTENA 3
La cadena privada de televisión retransmitirá el mundial de motos.

to, cuanto menos cuantitativo, de la difusión motociclistica en la pequeña pantalla, algo de lo que todos nos beneficiaremos. Tabacalera mantiene su patrocinio a las retransmisiones del Mundial de motos, lo cual significa que ha traspasado su presupuesto de una cadena a la otra y uno de los rumores más comentados, aparte de los «pasillos» que ya han comenzado a hacer algunos profesionales, era que Angel Nieto tiene ya una oferta de Antena 3.

Según se ha podido saber a última hora, Antena 3 Televisión y Dorna han firmado ya un acuerdo que les une hasta el '96 para retransmitir el Mundial de Motociclismo. También este canal privado de televisión se encargará de la retransmisión del Campeonato de España de Turismos y trofeos monomarcas, además de la Carrera de Campeones, en la que se dan cita los mejores volantes del mundo de rallies.

JESUS DIEZ, SEGUNDO EN ALEMANIA

JESÚS Díez ha protagonizado una sensacional actuación en la tercera carrera puntuable para la Eurocup Renault Clio 16V, disputada en el circuito alemán de Norisring, finalizando en segunda posición. El piloto español, con problemas de frenos en los primeros compases de la carrera, se mantuvo hasta pocas vueltas antes del final en la cuarta posición. Lanzó un fuerte ataque, que le llevó a ocupar el segundo peldaño del podio.

El lado negativo de esta carrera, corrió a cargo de Eduardo de Aysa, que después de mantenerse durante unas vueltas en cabeza, tuvo que abandonar a causa de un problema

eléctrico. En esta carrera había otro piloto español, Antonio Castro, que redondeó la buena actuación de Díez, finalizando en una más que meritoria quinta posición.



GENE CORRERA EN F-3000

JORDI Gené firmó un contrato que le une al equipo Benetton-TWR de Fórmula 3000. Un nuevo equipo de esta especialidad, que cuenta con el apoyo de la firma italiana Benetton, y cuyo monoplaza estará mantenido y preparado por el Tom Walkinshaw Racing, conocido por los aficionados españoles

porque fue el equipo que consiguió el Mundial de Sport Prototipos para Jaguar. Gené cuenta con el apoyo incondicional de Benetton y de sus máximos responsables, como es el caso de Flavio Briatore y Joan Villadelprat, siendo además, a partir del '94, piloto de pruebas de su equipo de Fórmula 1. El piloto español, que cuenta además con la ayuda de la Caja de Castilla la Mancha, la F. E. de A. y el RACC, volverá a la competición en el circuito siciliano de Enna Pergusa, el próximo 18 de julio. Antes de su vuelta a la F-3000, Gené intentará hacer unos test de pruebas en algún circuito inglés y posiblemente en Monza. El piloto español pilotará un Reynard impulsado por un motor Cosworth. Además tiene el permiso de los responsables de Bravo, para utilizar el material que en su día este equipo pagó a diferentes suministradores ingleses.



♦ **EUROPEO DE TURISMOS**
Países como Italia, Alemania, Inglaterra y Francia han visto aumentada su participación en la Challenge Europea de Turismos a ocho pilotos por país, en lugar de los cinco previstos inicialmente. El resto de países que quieren competir siguen teniendo limitada su participación a cinco pilotos. En el '94 se creará una Challenge de Constructores, reservada a los coches de dos litros de la Clase 2 y se disputará coincidiendo con la Challenge de Pilotos el 16 de octubre del '94.



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

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



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

☒ Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando solo 14.560 ptas.
☐ Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. ☐ Giro postal n° _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.
D. _____
Calle _____
Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____
Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____
Precio suscripción
España _____ 14.560 ptas. América, África _____ 35.256 ptas.
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ 29.016 ptas. Asia, Oceanía _____ 48.516 ptas.

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

Llegó la cosecha

POR fin llegó el verano y, con el buen tiempo, las piscinas y toda una serie de curiosos fenómenos en el tráfico cotidiano. Durante estos meses las carreteras cobran una actividad muy intensa. A los desplazamientos diarios se suman las enormes migraciones vacacionales hacia las playas y lugares de veraneo, con lo cual se rozan permanentemente los **niveles de saturación**. Éste es un fenómeno que se repite matemáticamente todos los años y es de todos conocido. Pues bien, a pesar de que esto no sorprende a nadie, todos los años, justo en los momentos de mayor saturación, las carreteras principales de España sufren la invasión de las **cosechadoras**. Estas enormes máquinas se arrastran por las vías principales a astronómicas velocidades que rara vez sobrepasan los 30 kilómetros por hora creando innumerables situaciones de peligro, puesto que se trata de auténticas barreras móviles que aparecen cuando uno menos se lo espera. En una carretera en la que se circula a cien kilómetros por hora, el efecto que produce una cosechadora circulando a 30 por hora es semejante al que se produciría si cuando circulamos a 70 por hora nos encontrásemos un muro a la salida de una curva. Circulan por carreteras, autopistas y autovías sin tener en cuenta horas punta o normativas. Es lógico pensar que dichos vehículos cuentan con el beneplácito de las correspondientes **Jefaturas de Tráfico** para ir creando peligro por doquier. Es razonable pensar que en un trayecto corto, hasta

diez kilómetros más o menos, y siempre que no se circule por vías conflictivas ni a horas punta, se realice el desplazamiento por medios propios, pero no es de recibo que en pleno día, una caravana de cosechadoras colapse la **M-30** madrileña o cualquiera de los accesos a la capital. Parece bastante evidente que el cespéd del **Parque del Retiro** no se siega con estos chismes, por lo que su tránsito en estas condiciones no se justifica de ninguna forma. Es evidente que estos artilugios son indispensables para las labores del campo y que se tienen que mover de aquí para allá, al igual que pasa en Francia, Alemania y en otros muchos países. La diferencia reside en que en estos países los traslados se realizan en camiones que pueden rodar a velocidades acordes con el resto del tráfico o en tren. Los argumentos que se pueden presentar sobre la posible carestía de estos sistemas de transporte se desmoronan por sí mismos con sólo echar un vistazo al peligro que suponen. Además está claro que si queremos estar entre los **países más avanzados** hay que obrar como tal y asumir los costes de dicho avance. Uno de los aspectos más curiosos de toda esta cuestión es que mientras que la **Dirección General de Tráfico** se gasta ingentes sumas de dinero en campañas de concienciación y seguridad, cuyos buenos resultados son evidentes, las Jefaturas Provinciales, dependientes de dicha Dirección General, conceden alegremente permisos para establecer chicanes móviles por las principales arterias del país.

Víctor Piccione



"El Arte debe ser para todos y no para uno"

Éste es Miró. Citaba y cumplía la frase de Rimbaud. Y llegó al público, y transformó la cultura visual de nuestro siglo como ningún otro artista lo ha hecho. Miró puso la Publicidad en su paleta y recurrió a ella, no por la oportunidad del encargo, sino por la fuerza de la convicción.

Dentro de los acontecimientos del Año Miró era indispensable recoger la energía de este artista como publicitario. Así se lo ofrece la Sala Tandem. Un espacio que desde hace dos años abre nuestra Agencia de Publicidad al público para presentar muestras de la mutua influencia entre el Arte y la Publicidad.

Por amor a nuestro Oficio. Por amor al Arte. Del 22 de junio al 22 de septiembre 1993. De 10 a 19 h. Cerrado del 9 al 22 de agosto. Enrique Granados 88, Barcelona.

Con el patrocinio de

GRUNDIG

 SALA TANDEM DDB NEEDHAM CAMPBANY GUASCH 

LANCIA 8. SIMBOLO DE FUERZA.



Grupo Barro

El Lancia Delta, un automóvil mítico, en el que se han aplicado tecnologías experimentadas en las más duras competiciones, se ha transformado creando un nuevo diseño que evidencia aún más el tradicional Estilo Lancia. Un estilo que se vive también en su interior, donde sus asientos de suave tejido Alcántara® han sido diseñados para que se adapten cómodamente a su cuerpo y donde el confort de conducción adquiere una nueva dimensión gracias a la amortiguación del chasis controlada electrónicamente y a su dirección asistida. Su innovadora instalación de climatizador con gas ecológico sin CFC y filtro antipólen, completa el renovado concepto que Lancia ha aplicado al confort del nuevo Delta. Además, conducir un

Delta significa conducir seguro: carrocería reforzada en todas sus partes, columna de dirección colapsable, air-bag, ABS, cinturones de seguridad pretensables y barras de acero en las puertas. Con todo esto, el Lancia Delta ha conseguido las mejores calificaciones en el "crash test" europeo. Su seguridad se extiende también al medio ambiente: catalización, alimentación multiválvulas y materiales plásticos reciclables forman parte de su bagaje tecnológico. Y esto no es todo. Una nueva inteligencia empuja sus propulsores. Desde 76 hasta 190 CV, en la versión 2.0 HF turbo. La potencia es silenciosa. Y el agarre a la carretera es soberbio. El nuevo Lancia Delta es, con propiedad, todo un símbolo de fuerza.

Lancia Delta: 2.0 HF turbo 190 CV -DIN, 2.0 16v 142 CV -DIN, 1.8 105 CV -DIN, 1.6 76 CV -DIN

Lancia Delta desde 1.750.000 pts.

Península y Baleares. I.V.A., Impuesto de Matriculación y Transporte incluidos.



LOS NUEVOS MERCEDES CLASE E

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de julio 1993

Núm. 507 • 350 ptas.

FORD PROBE

Un americano muy especial



**AL VOLANTE:
FERRARI 456 GT**

FORZA ITALIA

