

Coleccionable
DOSSIER
DIESEL PEQUEÑOS
Y MEDIANOS

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

3 de agosto 1993

Núm. 511 • 350 ptas.

ALFA REACCIONA

Prueba a fondo de los nuevos 164



● ALFA ROMEO
164 QUADRIFOGLIO

● ALFA ROMEO
SUPER V6 24V

● ALFA ROMEO
SUPER 16

00511
8 41304 2641506

PRUEBA A FONDO

WILLIAMS

UN CLUO DE
FORMULA 1



● MOTOR DE 2 LITROS ● 150 CABALLOS ● 2.340.000 PESETAS

**GTI
16V**

El pin más deseado.

La insignia más codiciada. Un apellido ilustre. Unas siglas con mucha historia. El título con más linaje. La medalla al mérito. Oro de muchos quilates. El emblema de toda una leyenda.

**Nuevo
Golf GTI
16V**



Nunca una pequeña insignia ha significado tanto.

16 V. Un número y una inicial. Es el símbolo de una mecánica superior que asombró a muchos. Y sirvió de inspiración a otros. 150 CV que son un ejercicio de técnica, precisión y seguridad.

Un pequeño distintivo que es la apostilla a un emblema legendario: Golf GTI. Que le añade sal y pimienta. Que lo condimenta. Que lo hace brillante y soberbio.

Apenas da tiempo a verlo. Y eso es lo bueno. Que las cosas con verdadero valor no se muestran, se insinúan. No necesitan hacer alardes de su fiabilidad.

No han de presumir de sus grandes prestaciones deportivas. Ni de su exclusivo equipamiento.

Bastan dos centímetros grabados en rojo. Puede parecer algo insignificante. Pero para quienes comprenden su significado, es algo así como el pin más deseado.

 **VOLKSWAGEN**

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Consejeros: Gregorio Arroyo,
Javier Pascual.
Secretario: Gregorio Arroyo.
Director General:
Javier Pascual del Olmo

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benet (Información) Víctor Ficione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Luis M. Turmes (diseño). Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alfonso J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tscherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (notas), Juan Ballesta (Humor); Enrique Bianco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Povedra (Diseño), Belén Valdehilla (Cierre) y José Luis de la Viña (Náuticos). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe), José M^a Ormazabal.

Marketing: Jorgo Dorrego.
Directora de Promoción: Charo Oñate.
Director de Producción: Roberto Parras.
Directora Tarjeta Motor 16: Marta Sedano. Isabel Moreno

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes.
Publicidad Zona Centro: Elvira Ariza y M^a Jesús Sánchez.
Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerado.
Publicidad Zona Cataluña: Pere Calista.
Ruá Publicidad Norte: Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina.
Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo.
Director de Publicidad Internacional: M. Ángel 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 86 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^a de San Gervasio, 3. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 41 06. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^a 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfno. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

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

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

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euroauto, 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



14
Nuevos Mercedes Clase E y SL.

PUNTO DE MIRA	6	ACTUALIDAD	52
SU CASO	13	La alternativa del tren	
AL VOLANTE	14	DOSSIER	55
Nuevos Mercedes Clase E y SL		Diésel pequeños y medianos	
A FONDO	18	PRECIOS	63
Renault Clio Williams		DEPORTE	94
Alfa Romeo 164 Super TD/ 164 Super V6 24V/ 164 Quadrifoglio	26	Gran Premio de Alemania de Fórmula 1	
FUERA DE SERIE	36	Baja España	102
Mercedes Ext-92		A Todo Gas	110
TÉCNICA	40	FIRMA DE LA CASA	114
Centro de Seguridad de Fiat			
REPORTAJE	42		
Conducir por los países árabes			
MOTOS	48		
Yamaha GTS 1000 ABS			



48
Yamaha GTS 1000 ABS.



102
Rallye Baja España.

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

Demasiado protagonismo

Corría el mes de marzo cuando **Ignacio López de Arriortúa**, entonces vicepresidente de General Motors Corporation, empezó a ocupar las primeras páginas de los medios de comunicación de todo el mundo. Empezaba un «culebrón» que, a pesar de los cinco meses transcurridos, lejos de finalizar, está en sus momentos más álgidos. Entonces el tema no era otro que su paso a Volkswagen, complicado por sus dudas -aunque se cree que lo tenía decidido desde hacía tiempo- por la contraoferta hecha directamente por el presidente de General Motors, **Jack Smith**, y por la fea manera de despedirse de su empresa, casi sin avisar, para irse a la multinacional europea Volkswagen. Poco después, la polémica se reavivó al atraer hacia su nueva empresa a cuarenta altos ejecutivos, lo que, según palabras del presidente de Opel, **David Herman**, constituía un hecho de una deslealtad desmedida. Desde ese momento, Arriortúa no ha dejado de ser noticia ni un solo momento, noticia, por otra parte, no muy alentadora. El ingeniero vasco se ha convertido en protagonista por encima de su empresa y de su presidente, **Ferdinand Piech**; que nunca ha sido muy partidario de salir en los «papeles». Su segundo, sin embargo, sí lo es. La polémica siguió con la pretendida instalación de una fábrica en **Amorebieta**, su pueblo natal; razón última de su paso a Volkswagen, y ahora, dicha



polémica se ha agigantado por la acusación de **espionaje industrial** lanzada contra él por General Motors, al haberse encontrado una caja con documentos secretos de la firma americana en el domicilio alemán de dos de sus más estrechos colaboradores. El tema está en manos de la **fiscalía de Darmstadt**. El fondo de la polémica está en un futuro proyecto de mini-coche de GM. El caso es que, si bien Ferdinand Piech ha defendido a su segundo hasta ahora, ya ha declarado que si se demuestra su culpabilidad, será **despedido**. Arriortúa puede dar con sus huesos en la cárcel por un periodo de cinco a ocho años. Y para Volkswagen, pase lo que pase, tanta publicidad y protagonismo no va a resultar demasiado bueno.

Manuel Doménech

P U N T O D E M I R A

MEJORAS EN EL SAAB 9000

AUNQUE a simple vista los Saab 9000 del año 1994 no ofrecen diferencia alguna respecto a los modelos 93, infinidad de **nuevas características** mejoran su nivel de seguridad, reducen las emisiones e incrementan el placer de conducir. En cuanto a seguridad, se adopta, como elemento de serie, el **airbag** para el conductor en todos los modelos y, por primera vez en Saab, ese elemento es op-



cional para el acompañante. Su mejor adecuación con el medio ambiente se consigue al equipar todos los motores el sistema **Trionic**, que redundará en un mejor comportamiento de la mecánica, un menor consumo y una sensible reducción de emisiones. El Saab 9000 se seguirá ofreciendo en versiones de cinco puertas -CS, CSE y Aero- y de cuatro -CD, CDE y Griffin. Las versiones «E» cuentan con un equipamiento más completo. El **Saab Aero** está equipado ahora con nuevas llantas de 6,5 x 16 pulgadas y dispone de una nueva tapicería de cuero de color gris pálido, denominada Dover. Todos los Saab 9000 disponen de cristales absorbentes de calor, que reducen la temperatura interior en un 50 por ciento. En cuanto a las mecánicas, que permanecen invariables, gracias al sistema Trionic, reducen los costes de servicio. Todos los motores, de cuatro válvulas por cilindro, llevan ejes de



compensación dobles para una conducción más silenciosa y exenta de vibraciones. Una nueva caja de cambios manual de cinco velocidades, más compacta y rápida, está disponible en todos los modelos. La potencia de los motores, hasta ahora medida según normas DIN, se mide ahora según normas **CEE**, que es mayor en todos los

casos gracias al sistema Trionic. Aunque nominalmente es menor en casi todos los modelos, en la práctica es mayor y se nota a la hora de la conducción.

Por último, y a pesar de la salida al mercado del nuevo 900, se mantiene en 1994 la antigua **versión Cabrio** de dicho modelo, que estrena un nuevo color para su carro-

cería, **Berenjena Mica** metalizado, un color inspirado en la naturaleza, cuya pintura contiene componentes de aluminio y de un plástico especial que permiten cambios de tonalidad con el sol, al tiempo que reflejan y dispersan la luz, dando así una mayor intensidad al color. Este nuevo color también se utiliza en la **nueva gama 9000**.

S E M A P O R O S



En la autovía Madrid-Zaragoza se han aplicado algunas soluciones que demuestran que, muchas veces, el remedio es peor que la enfermedad. Un parche, que trataba de solventar las antiguas deficiencias del mal estado del firme en la parte izquierda de la calzada a la salida de una curva, dirección Zaragoza -en el kilómetro 177 a la altura de Santa María de la Huerta-, da más de un susto a los conductores que circulan por la zona. El remedio, lejos de acabar con el problema, ha incrementado el peligro que ahora se extiende a todos los carriles.



Nissan y Opel están de enborabuena. Nissan por el galardón «Van Internacional del Año 1993» que se ha concedido a la versión familiar de su modelo Sunny. Por su parte, la campaña de lanzamiento del Opel Corsa ha recibido dos premios publicitarios, ambos por su estrategia de comunicación exterior. Mientras que la Asociación Española de Publicidad Exterior considera como «Valla del mes de marzo» el anuncio «Nada comparable al nuevo Opel. Nada», la Asociación Española de Fotógrafos Publicitarios ha premiado una imagen en la que el Corsa daba sensación de salir de la valla.

ANUARIO DE TRÁFICO

La DGT acaba de publicar su Anuario Estadístico General, en el que se recogen todos los datos del año 92. Un boletín informativo de más de 200 páginas repleto de **informaciones de interés**, entre las que destacamos algunos aspectos interesantes o curiosos.

*En 1992 se matricularon en España **1.351.840 vehículos** y se dieron de baja 543.871, por lo que el parque creció en 807.969 unidades. En la actualidad, el parque de vehículos es de 17.347.203 unidades, de los cuales, 13,1 millones son coches, 2,6 millones camiones y 1,2 millones motocicletas.

*De cada mil españoles, **443** tienen coche, lo que pone de manifiesto nuestro crecimiento económico. En 1972 sólo había 155 coches por cada mil habitantes, cifra que en estos 20 años se ha multiplicado casi por tres. A finales del 92, uno de cada tres españoles tenía coche.

*Lamentablemente, aún sigue habiendo mucho **vehículo viejo**. La cifra más dramática la ofrecen los camiones. Hay cerca de 150.000 camiones con más de 20 años, y más de 715.000 coches y 200.000 motocicletas, cifra que es discutible porque muchas motos no se dan de baja.

*De los más de medio millón de vehículos dados de baja, **438.000** fueron coches y la mayor parte estaban matriculados entre 1974 y 1979. La edad media de los coches dados de baja es de 14,8 años; una cifra muy alta.

*Frente a Madrid, donde se matricularon 240.000 coches o Barcelona, con 192.000, las provincias con menos matriculaciones han sido **Soria** (2.885), Teruel (3.996) y Avila (4.262).

*Algo más de 650.000 conductores obtuvieron su permiso de conducir el pasado año. De ellos, casi la mitad (**313.000**) fueron mujeres. Hace tan sólo 10 años la proporción era de 300.000 hombres y 200.000 mujeres.

*La prueba teórica del examen la suspenden el 45 por cien de los aspirantes y la prueba práctica de circulación, el 51 por ciento. Las mujeres **aprueban más** que los hombres el examen teórico, (el 56 por ciento frente al 52 por ciento), y los hombres son más hábiles en el examen práctico, **aprobando el 49 por ciento**, frente al 42 por ciento de las mujeres.

*Mientras que el 56 por ciento de los hombres se presentan al examen entre los 18 y 19 años, las mujeres obtienen el carné a más edad. Por ejemplo, un 14 por ciento de mujeres lo obtiene **con más de 35 años**, proporción que en los hombres no llega al 1 por ciento. Una curiosidad: en el 92, hubo 22 mujeres con más de 74 años que obtuvieron el carné de conducir.

*Contrariamente a lo que pudiera parecer, el número de denuncias es inferior al de los últimos años. En 1992 se **impusieron 2,8 millones de denuncias**, frente a los 3,5 millones de hace 10 años.



ADIÓS AL SEAT-SUZUKI

VOLKSWAGEN acaba de anunciar el cese de la negociación con Suzuki para fabricar un modelo conjunto. Como se recordará, hace un año se firmó un contrato entre ambas compañías por el cual, en el plazo de 12 meses, se llevaría a cabo un estudio para ver si era posible la fabricación conjunta de un pequeño automóvil que posiblemente sustituyese al **Seat Marbella**. Las razones dadas para esta ruptura son, principalmente, el encarecimiento del yen (más de un 40 por ciento en estos últimos 12 meses) y la difícil situación de los mercados europeos, que no aconsejan inversiones para aumentar la capacidad de producción.

Detrás de esta ruptura se nota la mano de **López de Arriortúa**, número dos de Volkswagen, que nunca vio con buenos ojos este acuerdo, firmado cuando no estaba en la compañía. Arriortúa siempre ha sido un duro enemigo de la industria nipona y defiende la tesis de que puede construirse un coche pequeño con gran economía de costes; es su gran especialidad. El acuerdo con Suzuki significaba, de alguna manera, renunciar a las tesis que con tanta vehemencia defiende el ejecutivo español. Por otra parte, continuar la colaboración con Suzuki, cuando su **proyecto de Amorebieta** parece de momento congelado, era una afronta para López, que veía a los japoneses fabricando conjuntamente con Volkswagen un coche que él defiende puede hacer directamente Volkswagen en su país vasco. La noticia pues de la ruptura entre Volkswagen y Seat es, en estos momentos en que se discute la presencia de López en VW, un acontecimiento revelador.



NISSAN PRIMERA AVENIDA

NISSAN acaba de iniciar la comercialización de una nueva serie limitada del modelo Primera, que recibe el nombre de **Avenida**. Partiendo del Primera 2.0i SLX cuatro puertas y aire acondicionado, al Avenida se le ha incorporado un equipamiento más lujoso y deporti-

vo. Monta nuevas llantas de aleación, faros antiniebla delanteros y faldones traseros, mientras que un volante de cuatro radios de cuero y la palanca de cambio, también de cuero cosido, lo identifican en el interior. El precio de esta versión del Primera es de **2.635.000 pesetas**.

BARCELONA: TRÁFICO LIMITADO

TRAS calificar de éxito el cierre del barrio del Poble Sec durante los Juegos Olímpicos, el **Ayuntamiento de Barcelona** hará próximamente lo mismo con el Casco Antiguo. Para ello se restringirá el acceso a los vehículos y sólo los autorizados podrán superar las barreras de control que funcionarán electrónicamente. Los beneficiarios serán los vecinos y los vehículos de carga y descarga, aunque se extenderá a otros como

abonados de aparcamientos o empresas de servicios y mantenimiento. El proyecto, que aún no funciona por falta de recursos económicos, se pretende que esté en marcha antes de final de año. Se distribuirán unos **ocho mil emisores** para colocar en los parabrisas, con lo que se pretende evitar la presencia de vehículos ajenos al barrio y que se utilice bien el transporte público o los aparcamientos disuasorios.

TURBO PARA EL MONDEO DIESEL

DURANTE el mes de septiembre, Ford iniciará la comercialización del **Mondeo turbodiésel**. El motor del nuevo Mondeo será el mismo que montan los Escort, un DOHC 1,8 litros turbodiésel que, equipado con *intercooler*, alcanza una potencia de 90 caballos y llega a los 176 kilómetros por hora. Las versiones que se comercializarán son CLX y Ghia, con carrocería de cuatro y cinco puertas, y contarán con el mismo equipamiento que caracteriza estas versiones en el resto de la gama. Con IVA, impuesto de matriculación y transporte, el acabado CLX costará **2.569.000 pesetas**, mientras que el precio del Ghia será de 3.039.000 pesetas. Esta versión

turbodiésel aunarà un alto nivel de prestaciones y un bajo consumo de carburante. Según los datos facilitados por el fabricante, el nuevo Mondeo gastará **cinco litros** cada cien kilómetros a 90 kilómetros por hora, 7,1 a 120 y 7,6 en circulación urbana.



BREVES

◆ **CONSEJOS SOBRE NEUMÁTICOS**
La Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ha editado, junto con International Testing, un folleto dando consejos e información de utilidad sobre los neumáticos. El folleto, publicado en las nueve lenguas de la CE, es fruto de diferentes análisis comparativos.

◆ **AUTOESCUELAS EN CRISIS**
La Confederación Nacional de Autoescuelas ha elaborado un estudio que revela que a partir de 1994 habrá menos jóvenes y el número de aspirantes al carné de conducir, con 18 años, descenderá. 1994 será la fecha de inflexión del desarrollo demográfico español y en el 2009 habrá sólo 384.893 personas en edad de sacarse el carné, frente a los 668.057 que hubo en 1993. Es probable que parte de las siete mil autoescuelas que ahora existen tengan que agruparse o cerrar.

◆ **CAMBIO EN VAUXHALL**
Después de siete años como director ejecutivo de Vauxhall, Peter Batchelor ha sido nombrado vicepresidente de esta compañía, subsidiaria de General Motors. Su sustituto será Ian Cooper, con quien Batchelor espera formar un buen equipo.

◆ **VIAJAMOS MENOS AL EXTRANJERO**
Según un estudio de ISO, patrocinado por Europcar Interrent, sobre los hábitos vacacionales de los europeos, los españoles y los portugueses viajamos menos al extranjero. Mientras los habitantes de la Península Ibérica preferimos pasar el tiempo libre en nuestro propio país, alemanes y holandeses se muestran más proclives a visitar otros países.



Italia

Giancarlo Perini

► **MOTORES DE GAS NATURAL**
Fiat y Saab, compañía del grupo petrolero ENI, han llegado a un acuerdo para el desarrollo de motores de Gas Natural (Metano), para coches y vehículos de transporte público. El proyecto se financiará inicialmente con siete millones de dólares. Ya existen 250.000 coches en Italia con motores de gasolina adaptados al gas y, por el momento, hay cinco prototipos de autobuses circulando con Gas Natural.

► **OTRA FALSIFICACIÓN**
Siguiendo con las falsificaciones de Ferrari, se ha descubierto que un cliente, probablemente japonés, estaba dispuesto a pagar once mil millones de liras por un Testarosa 250. Se trataba de una réplica perfecta que incluso tenía el mismo número de chasis que un original.

► **SOBRE UMBERTO AGNELLI**
Poco a poco, y hasta septiembre, Umberto Agnelli, recuperará el control de sus empresas. El primer cambio se

realizará al final del verano, cuando Signoroni sea asignado a Magneti Marelli y Francesco Torvi lo reemplace en Fiat. Por otra parte, Agnelli niega los rumores de su entrada en el mundo de la televisión y no quiere hablar sobre la posible asociación con Renault.

► **INDEMNIZAN A NANNINI**
A causa del accidente de helicóptero sufrido por Alessandro Nannini, la compañía aseguradora Asitalia le ha indemnizado con 700 millones de liras. El acuerdo se ha alcanzado al margen de los tribunales, entre Nannini y la aseguradora de Allal, empresa propietaria del helicóptero y perteneciente al padre de Alessandro.



Tokio

Daniel Monteverde

► **SCOOTER VERDE**
Las compañías eléctricas japonesas Khusu y Chubu han decidido ser eficientes y con vendan la moto eléctrica ES 600. Este scooter consume un tercio menos de energía que una moto normal y no contamina nada. Puede alcanzar los 50 kilómetros por hora durante 60 kilómetros y con una carga de ocho horas. La moto cuesta alrededor de 600.000 pesetas.

► **¡ NO SE DUERMAN!**
Toyota ha diseñado cinco tipos de alarmas para que los conductores no se duerman mientras conducen. El nuevo

sistema se probará en un coche experimental que la firma tendrá listo para finales de 1994. Una de estas alarmas suena cuando detecta el más mínimo retraso al girar el volante, lo que suele ocurrir al empezar el conductor a cabecear.

► **MEJOR JUNTOS**
Honda e Isuzu quieren seguir produciendo juntos vehículos totalmente acabados y los candidatos más probables son el todo terreno Big Horn de Isuzu y el Honda Accord. Según el acuerdo, Honda suministrará a su socio el pequeño Domani y Isuzu le cederá el 4x4 Mu.



OPINAN LOS CONDUCTORES

El 52 por ciento de los conductores españoles ha expresado su conformidad por la puesta en marcha del debatido **carne por puntos** y con el procedimiento de descuentos que se plantea para su implantación, tal y como se demuestra un estudio llevado a cabo por Área de Investigación, en el que se recaba la opinión de casi mil conductores españoles. Del total de encuestados, el 23,5 por ciento se mostró favorable a esta iniciativa tras explicarles detalladamente en qué consistía, y el 28,5 por ciento expresó sólo una discreta conformidad. De los más reticentes, el 32 por ciento, casi siete de cada diez, no quiso ni oír hablar del tema, el 11 por ciento señaló su contrariedad con este proyecto aún en proceso de estudio, y un 16 por ciento, que se negó a tomar partido.

Al margen de la encuesta de opinión sobre futuras acciones en materia de Seguridad Vial, Área de Investigación ha recabado las actitudes del conductor ante las normativas vigentes. Incitados a contestar con la mayor sinceridad posible, el 18 por ciento reconoció **no usar en ciudad el cinturón de seguridad** «nunca, o casi nunca» y un 18 por ciento «sólo de vez en cuando». El casi cien por cien de conductores que hace gala del uso constante del cinturón en los desplazamientos interurbanos, se diluye hasta el **66 por ciento** en casos urbanos, cifra, por otra parte, nada desdeñable, teniendo en cuenta la condescendencia mostrada por los agentes de control de Tráfico, más interesados en recordar e informar de la nueva obligatoriedad que en aplicar sanciones desde el primer día.



CRECE EL ALFA 155

Poco más de un año después del inicio de su comercialización, la **gama Alfa 155** se amplía con tres nuevas versiones específicas: 1.7 Twin Spark, 2.0 TD y 2.5 TD. Además, todas las versiones presentan mejoras con el objeto de

umentar la seguridad de los ocupantes y los modelos más altos de la gama se han enriquecido con retoques estéticos y un equipamiento de nivel superior. El precio del **1.7 Base TS**, que durante la fase de lanzamiento ten-

drá el aire acondicionado incluido, será de 2.160.000 pesetas. Por su parte, la versión **2.0 TD**, con una potencia de 92 caballos, costará 2.530.000 pesetas y la **2.5 TD**, de 125 caballos, tendrá un precio de 3.080.000 pesetas.

UN CLIO MÁS JOVEN

Sobre la base mecánica de los Renault Clio 1.2 gasolina y 1.9 D, Fasa-Renault ha puesto a la venta una nueva versión destinada a polarizar la atención del mercado de espíritu más joven. Los nuevos **Clio Symbol**, que se pudieron ver en el pasado Salón del Automóvil de Barcelona, incorpo-

ran lunas tintadas, dirección asistida opcional en motorizaciones diésel, y radio casete **DC 501** con fachada extraíble y código de seguridad, elemento que resulta muy atrayente para los jóvenes. Fasa-Renault ha adaptado esta oferta a los niveles adquisitivos menos pudientes, así, el Clio Symbol 1.2,

tres puertas, cuesta **1.270.000 pesetas** y con cinco puertas sale por 1.335.000 pesetas. En versión diésel el 1.9 D, tres puertas cuesta 1.450.000 pesetas y 1.515.000 pesetas el cinco puertas. Como opciones se le puede dotar de techo practicable, pintura metalizada y dirección asistida (sólo al **1.9 D**).



♦ EL EQUIPO DE TELEFONÍA DEL Scorpio está compuesto por un motorola 4800X.

Se encuentra ubicado entre los asientos delanteros, con accesibilidad a todos los pasajeros del vehículo. Se trata de una unidad altoperante avanzada con memoria de 50 números, repetición automática de llamada y autorrespuesta. En el acceso móvil actúa también a manera de enlace principal de comunicaciones, realizando la transmisión de datos a y desde el ordenador (por intermedio de su modem) y de textos a y desde la máquina de fax, además de realizar las funciones propias como teléfono.

Gracias a su opción de autorrespuesta, el sistema puede



FORD SCORPIO: OFERTA MÓVIL

EL Scorpio de Ford ha sido equipado a manera de oficina móvil, habiéndose utilizado en el mismo la tecnología más reciente fácilmente obtenible. El vehículo representa una completa oficina ultramoderna, con equipo instalado y diseñado de acuerdo con las normas de producción de la marca americana Ford.

Mientras el chófer se cuida de la conducción, los pasajeros pueden utilizar un ordenador, impresora, máquina de fax y equipo completo de comunicaciones para realizar la casi totalidad de las actividades de una oficina normal. Todo el equipo se halla plenamente integrado con el automóvil, a pesar de que el ordenador, fax y uno de los dos teléfonos puede desmontarse para su utilización por partes.

El Scorpio es un sedán extremadamente amplio, dotado con un equipo compacto y elegante, que no interfiere en manera alguna en la comodidad del automóvil. La adaptación del automóvil a corrido a cargo de Coleman-Milne de Bolton, compañía con vasta experiencia en la construcción de conversiones especiales del Scorpio.

La mayor parte del equipo ha sido instalado a lo largo de la «espina» central del coche, desde la consola hasta el asiento trasero, concentración ergonómicamente eficiente, que facilita la instalación y el acceso. Las alteraciones a la estructura interior del automóvil han quedado limitadas a una nueva disposición del soporte del asiento trasero, que se ha dividido en 40/20/40 por ciento.



mantenerse activo para recibir mensajes por fax o en la memoria del ordenador. El enlace con la red telefónica celular se obtiene mediante una antena de plena ganancia.

RANGER Voice

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

CLIO 16V Y SUS PRESIONES

TENGO un Renault Clio 16 V con 15.000 kilómetros y les escribo para hacer una recomendación a todos los usuarios de este modelo. Lo tengo bien comprobado y si, ya en todos los coches, una diferencia de presión en los neumáticos origina cambios en el comportamiento, en el Clio 16V estos cambios son radicales, a nada que la presión cambie. Mi recomendación es que se mantenga una presión delante de 2,2 y detrás de 2. Es la única manera de que tenga un buen comportamiento.

Ginés Naval
Alpedrete



PORSCHE 924

ME venden un Porsche por un millón y medio. Cuando lo digo la gente se lo toma a cachondeo y no me creen, pero es verdad, se trata de un Porsche 924 en aparente buen estado y con pocos kilómetros, eso sí con cinco años a sus espaldas. Los comentarios de mis amigos me han hecho dudar de la oferta. ¿Cómo puede costar un Porsche tan barato? ¿Estará muy «cascado»? Sé que se trata de un Porsche descafeinado pero ¿es para tanto? ¿Qué es la configuración Transaxle?

Ricardo Mestre
Zaragoza

R.- Efectivamente se trata de un Porsche «descafeinado» que no deja precisamente alto el pabellón de la marca. Es divertido de conducir y bonito de línea, pero sus 125 caballos se quedan bastante cortos. El precio de venta está por debajo de la media por lo que si el coche se encuentra en buen estado y le gusta, no lo dude, aunque entérese antes si alguna compañía se lo asegura y cuánto le cobra.

La configuración Transaxle es aquella de la que disfruta ese 924, con un reparto de pesos ideal que lleva a montar el motor en el eje delantero y la caja de cambios, el diferencial y el depósito de combustible en el eje trasero.

CONSUMIR MENOS

SOY propietario por herencia de un Ford Granada 2.3 GL. El coche está impecable de carrocería y con 90.000 kilómetros reales en el motor, todo perfecto, a no ser por lo mucho que consume. Mi conducción es más bien lenta, no paso de los 120 km/h en autopista y de 90 en carretera. Con este tipo de conducción el gasto del coche es de unos once litros a los cien. ¿Existe algún medio de conseguir que gaste menos? ¿Sería recomendable cambiar el motor por uno de gasóleo? Con este tipo de combustible ¿cuánto podría consumir? En el hipotético caso de optar por ponerle un motor diésel ¿funcionarían el servo freno y la dirección asistida? A este respecto decirles que mi kilometraje anual viene a ser de unos 20.000 km.

José Rodríguez
Barcelona

R.- La única forma de que su coche gaste menos es por una buena



puesta a punto que debe realizar cada diez mil kilómetros, pero esos 11 litros cada cien kilómetros no es una cifra excesiva, teniendo en cuenta el kilometraje de su coche. Si usted hace unos 20.000 kilómetros al año es recomendable un diésel, pero un diésel nuevo. No aconsejamos el cambio de su motor de gasolina por otro de gasóleo.

UN TALLER BAJO SOSPECHA

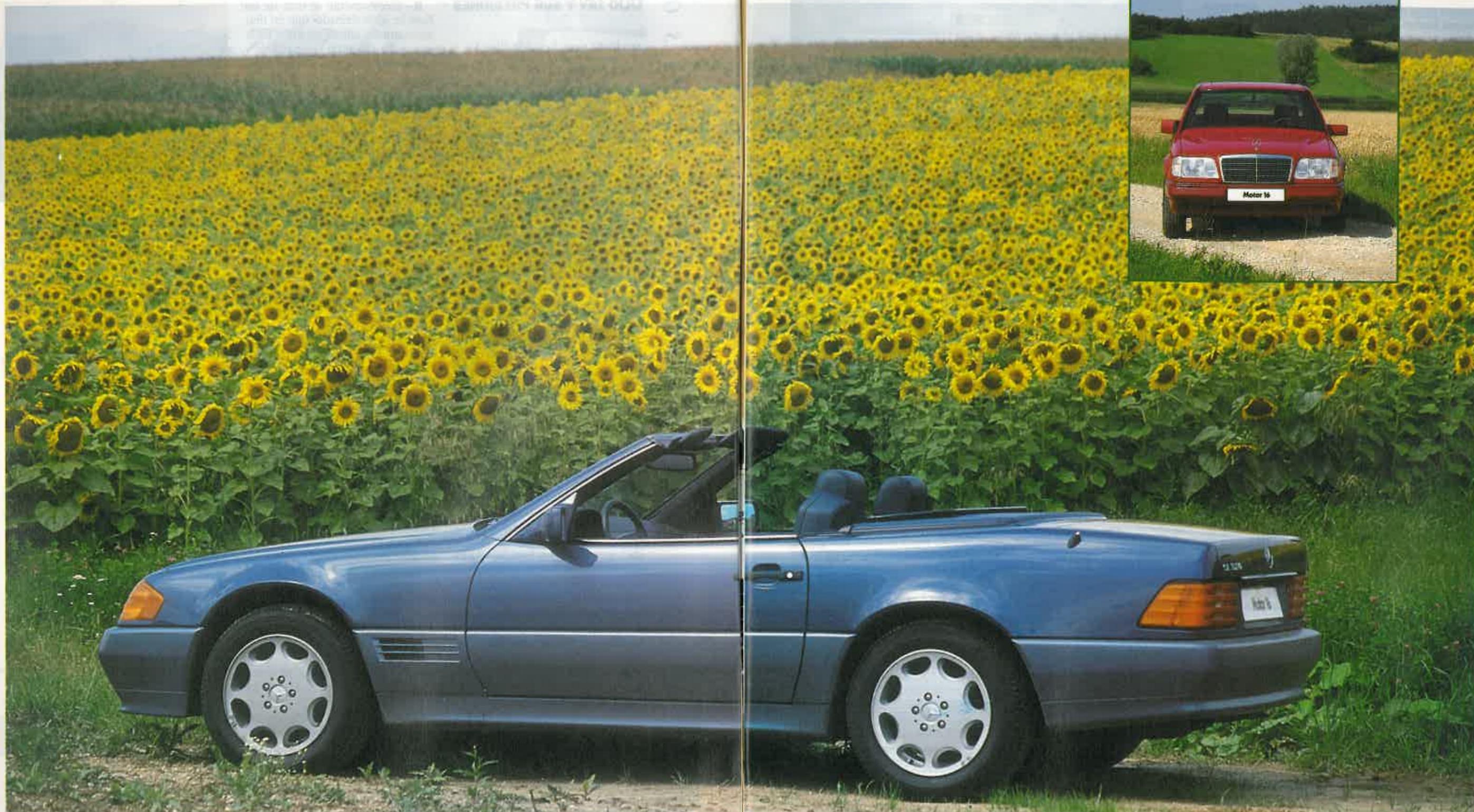
LEVÉ mi coche al taller «Cuatroruedas» de Madrid a efectuar una revisión normal y corriente de mi Renault 5 y cuál no sería mi sorpresa cuando lo voy a recoger, después de un viaje de 15 días, y me encuentro con una factura de 85.650 pesetas por la reparación de medio coche. Según ellos la junta de culata estaba quemada, y los discos de frenos inservibles y sin comunicármelo proceden a efectuar la reparación tan frescos.

Imagino que existirá una ley que defienda al usuario pero, mientras, ¿qué puedo hacer?

Luis Miguel Reyes
Madrid

R.- Los talleres están obligados a pedir autorización al cliente para realizar una reparación, para modificar el presupuesto o para utilizar piezas usadas. Al retirar el coche están obligados a entregar las piezas sustituidas si el cliente lo requiere y las reparaciones están garantizadas por tres meses o dos mil kilómetros. Pídale las piezas sustituidas y verifique que realmente había que sustituirlas. Si ve un comportamiento irregular póngase en contacto con la CECU (Asociación de Consumidores y Usuarios) de Madrid.

AL VOLANTE



Nuevas series E y SL de Mercedes
MAS Y MEJOR



Mercedes apuesta fuerte con su nueva Serie E, una gama de modelos muy completa, con carrocerías y motorizaciones para todos los gustos. Además, la oferta de su catálogo de modelos la amplía con nuevos vehículos en la serie SL, dos nuevas versiones que aumentan la gama más espectacular de Mercedes.

Enviado especial
Manuel Madrid

EN una intensiva jornada por los alrededores de Munich, tuvimos ocasión de ponernos al volante de algunas de las distintas versiones que componen la nueva Serie E y SL de Mercedes. La primera de éstas, que nace con la intención de sustituir a la veterana W-124, cuenta con muchos atractivos a su favor. Mercedes contraataca con una serie muy completa, con variantes para todos los gustos. Está compuesta por modelos con cuatro tipos diferentes de carrocería: berlina de tres volúmenes, familiar (conocidos con la sigla T), coupés y cabrios. Un total de veintiséis variantes la componen, de las que diecisiete utilizan motores de gasolina y el resto de gasoil. Los nuevos Serie E son más grandes, tiene un diseño más moderno y cuentan entre su gama con unas mecánicas con tecnología muy avanzada, entre las que se encuentran los novedosos motores diésel con tecnología de cuatro válvulas por cilindro. Mercedes, fiel a sus principios, en estos nuevos modelos, sigue ofreciendo una calidad de acabado inmejorable, su equipamiento de serie es también

ANTE TODO CALIDAD
Los Mercedes de la Serie E, mantienen la filosofía de la marca, su calidad de acabado es magnífica.

MAYOR ESPACIO
Si los comparamos con los modelos de la clase W-124, los de la Serie E cuentan con un espacio interior más generoso.



FICHA TÉCNICA

	E 420	E 250 D	E 250 TD	E 300 D	E 300 TD
MOTOR					
Disposición	Delantero longitudinal				
Nº de cilindros	8 en V	5 en línea	5 en línea	6 en línea	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	4.196	2.497	2.497	2.996	2.996
Nº válvulas por cilindro	2	4	2	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección diésel	Inyecc. diésel + Turbo	Inyección diésel	Inyecc. diésel + Turbo
Compresión	11,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1	22,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	279 CV/ 5.700	113 CV/ 5.000	126 CV/ 4.600	136 CV/ 5.000	147 CV/ 4.600
Par máximo / r.p.m.	40,8 mkg/ 3.900	17,6 mkg/ 2.800	23,5 mkg/ 2.400	21,4 mkg/ 2.200	27,8 mkg/ 2.400
TRANSMISIÓN					
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Autom. 4 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Autom. 4 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS					
Sistema	Recir. bolas asistida				
Diámetro de giro (m)					
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Disc. Vent./Disc. ABS	Discos/Discos, ABS	Discos/Discos, ABS	Discos/Discos, ABS	Discos/Discos, ABS
SUSPENSIONES					
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Multibrazo	Multibrazo	Multibrazo	Multibrazo	Multibrazo
PESO Y DIMENSIONES					
En orden de marcha (kg.)	1.620	1.420	1.440	1.470	1.490
Largo/ancho/alto (mm)	4.740/1.740/1.431	4.740/1.740/1.431	4.740/1.740/1.431	4.740/1.740/1.431	4.740/1.740/1.431
Capacidad del depósito (l)	90	70	70	70	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS					
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	7,2	15,5	12,3	12,8	10,9
Velocidad Máxima (km/h)	250	190	198	200	202
Consumo Urbano (l/100 km)	15,0	9,1	9,6	9,8	9,3
A 90 km/h (l/100 km)	9,4	5,4	5,8	5,5	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	11,1	6,8	7,4	6,9	8,1

AL VOLANTE



GRAN CAPACIDAD
Para los que necesiten una buena capacidad de carga, pueden inclinarse por los familiares. Se distinguen por la sigla «T».

más completo y, lo que es mejor, Mercedes ha reposicionado los precios. Los nuevos Serie E costarán prácticamente lo mismo que los anteriores W-124.

La nueva Serie SL ha crecido, cuenta ahora con dos nuevas versiones: SL 280 y SL 320, esta última sustituye al SL 300. Los recién llegados SL, exteriormente no se diferencian en nada de los ya conocidos e interiormente tampoco poseen diferencias apreciables.

En un recorrido que alternaba carreteras nacionales con carreteras estrechas y viradas, tuvimos ocasión de conocer algunos de los secretos de estas nuevas series de Mercedes. Los clase E nos sorprendieron muy gratamente, sobre todo las versiones equipadas con los motores diésel de cuatro válvulas



MAGNÍFICO RENDIMIENTO
Los motores diésel de cuatro válvulas por cilindro se caracterizan por ofrecer un rendimiento sensacional.

por cilindro. El E 250 D, equipado con un motor de cinco cilindros y una potencia de 113 caballos, destaca por la suavidad de funcionamiento de su mecánica. Su motor rinde a la perfección desde regímenes de giro bajos y sube de vueltas con una enorme facilidad. Al tratarse de un vehículo con filosofía viajera, su confort de marcha es muy elevado, con unas suspensiones suaves, pero a la vez seguras. El interior, como es habitual en la marca, cuenta con unos estándares de calidad elevados.

Los mandos, como corresponde a un modelo de la marca de la estrella, poseen un funcionamiento suave. En nuestra breve toma de contacto, lo que menos nos gustó fue el selector de la caja de cambios manual, que tiene unos recorridos un poco largos.

Otra versión de la Serie E que nos sorprendió fue la 420. Un vehículo dotado con un motor de ocho cilindros en V con cuatro válvulas por cilindro, que ofrece una potencia de 279 caballos. Una mecánica, que en conjunción con unas suspensiones muy eficaces, unos frenos inagotables y un sistema de control de tracción, lo convierten en un modelo realmente increíble.

Por lo que respecta a la clase SL, en nuestra toma de contacto tuvimos la oportunidad de conducir las dos nuevas versiones: SL 280 y SL 320. En ambos casos nos volvió a encantar el comportamiento del coche, con una rigidez del chasis excepcional. Mercedes no ha escatimado esfuerzos en estas variantes más pequeñas y, al igual que sucede en las más altas, es prácticamente imposible que el coche torsione. Los dos motores disponen de cuatro válvulas por cilindro, siendo en ambos casos de seis cilindros en V, con 2,8 y 3,2 litros respectivamente y con 193 y 220

caballos de potencia. Algo que nos llamó la atención es que entre los dos prácticamente no existen diferencias de prestaciones. Mercedes, con estos nuevos modelos,



AL AIRE LIBRE
La Serie E también tiene versiones descapotables, el Cabrio 220 y el Cabrio 320.

aumenta su oferta y está en condiciones de enfrentarse con garantías a sus competidores. No sólo los constructores europeos de berlinas de lujo, también los japoneses. ○



PARA LOS DEPORTISTAS
Otro de los atractivos de los Mercedes E son las versiones coupé.



PRUEBA

Motor 16

Renault Clio Williams
**GRACIAS
 FRANK**

Renault acaba de poner a la venta una versión limitada del Clio, bautizada Williams, en honor del propietario de la escudería de Fórmula 1, que ha permitido a la marca francesa proclamarse Campeona del Mundo de Marcas.

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

PARA que un automóvil pueda participar en pruebas deportivas necesita pasar por una ho-

mologación. Entre otras cosas se pide que al menos un mínimo de 2.500 unidades hayan sido fabricadas durante un año. Una vez homologado, el reglamento permite una serie de modificaciones en el motor y en los diferentes elementos mecánicos. Pues bien, Renault está muy interesado en competir en el Mundial de Rallyes, pero sus Clio 16 válvulas, con motor de 1.800 centímetros cúbicos, poco

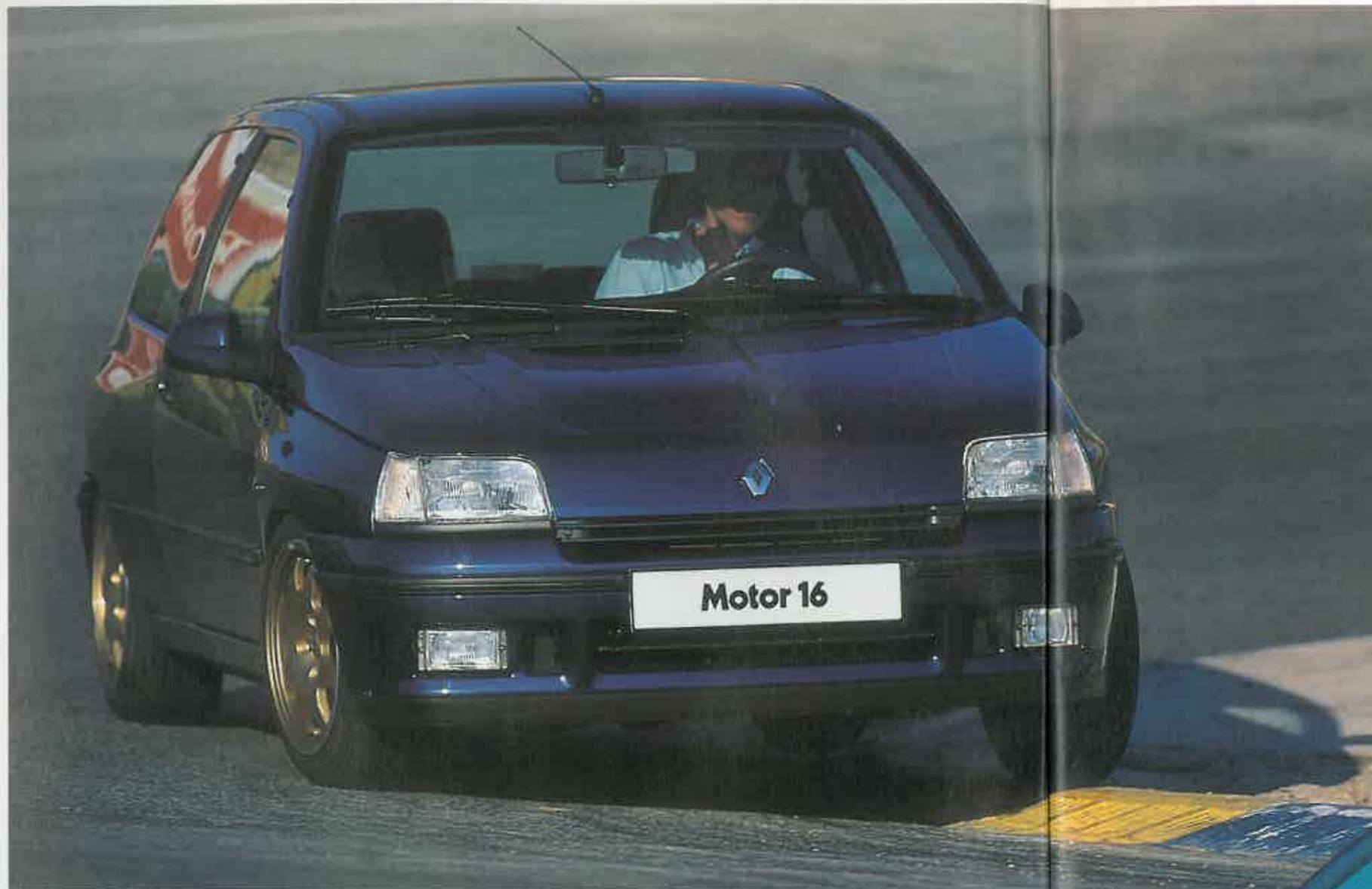
VIRTUDES

Modelo muy exclusivo
 Comportamiento irreprochable
 Motor elástico

RENAULT CLIO WILLIAMS
PRECIO: 2.340.000 PTAS.

Prestaciones decepcionantes
 Frenos mejorables
 Sin aire acondicionado

DEFECTOS



Motor 16

PASO POR CURVAS
Pocos coches, y desde luego ninguno de su categoría, tienen una velocidad de paso por curva tan elevada como el Williams.

podían hacer para enfrentarse a los Opel Astra de dos litros (por citar a otro modelo interesado en competir en la denominada F-2). Por esta razón, decidió construir una serie de 2.500 unidades de un Clio con motor de dos litros, para poder partir de un coche homologado, que, convenientemente preparado, pudiese enfrentarse a sus rivales en igualdad de condiciones.

Nació así el Clio Williams, en principio como serie limitada pero, muy probablemente, la cifra de 2.500 unidades va a ser rebasada, dado el interés que ha despertado en todos los mercados europeos. El nombre de Williams procede del propietario de la escudería que ha ganado el último título mundial de Fórmula 1 con Nigel

Mansell al volante y con un motor Renault, el británico Frank Williams.

Es pues el cuarto escalón de la gama deportiva del modesto Clio, que arranca en el S de 80 caballos, continúa en el sorprendente RSi de 110 caballos y posteriormente en el 16 V de 137 caballos. El Williams es una evolución de este último, del que hereda la mayoría de los elementos mecánicos, pero adaptados a la competición, en la que Renault tiene una amplia experiencia.

Comencemos por el motor. Para subir la cilindrada hasta 1.998 centímetros cúbicos, se ha aumentado ligeramente el diámetro de los pistones (pasan de 82,0 a 82,7 milímetros) y notablemente la carre-

ra, que pasa de 83,5 a 93,0 milímetros gracias a la utilización del cigüeñal de un coche tan poco sospechoso de ser deportivo como el R-19 diésel. Preferir actuar sobre la carrera en vez de sobre el diámetro tiene sus ventajas y sus inconvenientes. Ventajas por cuanto se beneficia la progresividad y capacidad de aceleración, así como la respuesta a regímenes bajos. En definitiva, se obtiene un mayor incremento de par que de potencia. Respecto al motor del 16V se gana un 9,5 por ciento en potencia y un 10,3 por ciento en par. El inconveniente es que el motor tiene más dificultad para obtener regímenes elevados. En este sentido, el Williams ha perdido 400 vueltas, obteniéndose la

A FONDO

potencia máxima a 6.100 cuando el 16V la ofrece a 6.500. Este hecho (el menor giro) y el que el corte de inyección sea muy brusco, nos hace pensar que el motor dos litros es especialmente frágil si se pasan los regímenes máximos.

Al volante, el resultado del motor dos litros es bueno. Mejor obviamente que el 1.800, pero no espectacularmente mejor. Ha ganado en respuesta a medio régimen y en progresividad, pero sin llegar a hacer palidecer al hermano menor ni desde luego poner en tela de juicio al hasta ahora mejor motor dos litros del mercado, el Opel. Las virtudes, que son muchas, del Williams están en su chasis y suspensiones.

La velocidad máxima anunciada de 215 Km/h no hemos podido alcanzarla, ni siquiera pese a que la quinta velocidad se ha alargado ligeramente, pasando de un desarrollo en el 16 V de 31,5 a 32,6 en el Williams. Los 212 kilómetros por hora obtenidos corresponden a un régimen de 6.500 vueltas, en que se produce el corte de inyección. Por lo que se refiere al motor, poco más que decir. Aprovechando los cambios, se ha introducido un nuevo cárter, ahora tabicado para evitar los desplazamientos del aceite en las curvas, un escape de cuatro en uno y unos conductos de



AZUL WILLIAMS
El pomo de la palanca de cambios también recibe el inconfundible color azul que domina toda la decoración.

DETALLES DE REFINAMIENTO
Bajo la bandeja posterior se ubica una bolsa portatrajes, heredada del Baccara.



Motor 16

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 mm. Carrera: 93,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 150 CV(108 Kw) a 6.100 rpm. Par máximo: 18,2 mkg (175 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,6

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida de serie. Vueltas de volante entre topes: 2,75 vueltas. Diámetro de giro: 11,4 metros

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo Mc Pherson con barra estabilizadora y triángulo inferior, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos Trasera: Independiente, de brazos guiados. Cuatro barras de torsión.

RUEDAS

Neumáticos: 185/55 VR 15. Llantas de aleación de 7J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 990 kg. Capacidad del depósito de combustible: 50 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,1
En conducción rápida	14,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,0
A 140 km/h de cruceo	10,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	475

A FONDO



TAPICERÍA EXCLUSIVA
La tapicería y todos los guamecidos son de color gris, con motivos azules. Es una exclusiva del Williams



DIFÍCIL ACCESO
La versión más deportiva del Clio sólo se ofrece en carrocería de dos puertas, con lo que el acceso a las plazas posteriores es dificultoso.



LA FIRMA DE LA CASA
Una placa metálica dorada identifica cada una de las 2.500 unidades que por ahora va a fabricar Renault



REGLAJE EN ALTURA
Los asientos delanteros incorporan reglaje de la altura de la banqueta.

admisión ligeramente diferentes. Las válvulas de admisión también son mayores y el cruce de levas y la electrónica tienen un «mapa» diferente.

Es en las suspensiones donde encontramos las mayores diferencias respecto al modelo anterior y, sin duda, las mejoras bazas de este pequeño deportivo con nombre de Fórmula 1. La experiencia en las Copas Renault y en el mundo de los Rallyes con el Clio 16V ha permitido introducir una serie de modificaciones que posiblemente aparezcan en la versión 16V en breve tiempo. Así, en el tren delantero se recurre a los triángulos inferiores del R-19 16V (una solución empleada en circuitos por la Copa Clio) y con la adopción de llantas de siete pulgadas de garganta en vez de las 6,5 del 16V, se gana una pulgada en la vía delantera, 2,5 centímetros, que ayuda más que apreciablemente en el apoyo en curva. Amortiguadores, barras estabilizadoras y elementos elásticos (muelles delante y barras de torsión detrás) son específicos para el Williams, que ofrece ahora más firmeza y más aplomo sobre la carretera.

Desde siempre, el Clio ha sido excelente en comportamiento. Ahora, sube un peldaño más. Pese a su distancia entre ejes corta (3,70 metros), no es en absoluto un coche nervioso, difícil de dominar. Es un coche de reacciones (muy pocas reacciones) nobles y progresivas. No puede decirse que tenga un carácter ni subvirador ni sobrevirador: es muy neutro y mantiene la trayectoria sin desviaciones parásitas. Su velocidad de paso por curva es auténticamente la de un deportivo de muchos más caballos y precio. Permite incluso correcciones sobre la marcha, lo que es muy poco frecuente en este tipo de coches pequeños, muchas veces juzgados como inseguros. En absoluto. La inseguridad podrá proporcionarla un conductor inconsciente, pero no el Williams, que perdona errores sin rechistar. Esto es algo que viene bien resaltar. Como también el hecho de ser especialmente sensible a las presiones de los neumáticos, los excelentes Michelin MXV3A de la gama Pilot. Y ya que hablamos de ruedas y neumáticos, mencionar que los pasos de ruedas están aprovechados tan al máximo que, en el Williams, no es posible la utilización de cadenas para nieve... ni falta que hace, por-



ALLEZ LES BLEUS!

El azul no sólo es el color nacional de los franceses, sino el distintivo del Williams, con reminiscencias heredadas de la Fórmula 1. Todos los relojes e indicadores tienen esfera de color azul.



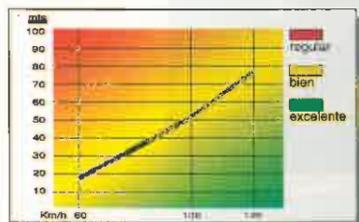
DIECISÉIS VÁLVULAS CON FRENO Y MARCHA ATRÁS

Los 150 caballos del Clio Williams hacen del pequeño Renault el más potente coche de su categoría, pese a que las prestaciones puedan defraudar a los más puristas.

PRESTACIONES

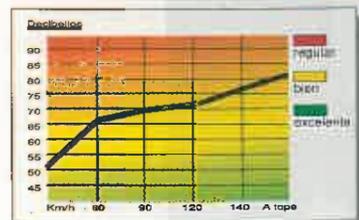
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	212
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,2
1.000 m salida parada	29,8
De 0 a 100 km/h	8,5
Recorriendo (metros)	138,5
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,7
recorriendo (metros)	224
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,9
recorriendo (metros)	389

FRENOS



A 60 Km/h:	18,2
A 100 Km/h:	50,1
A 120 Km/h:	74,6

SONORIDAD



Al ralentí:	50,4
A 60 Km/h:	65,2
A 90 Km/h:	68,4
A 120 Km/h:	72,3
A 140 Km/h:	75,2
A Tope:	81,6

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Fasa Renault Avenida de Burgos 89. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos de asistencia técnica en España.

YA EN COMPETICION

En el pasado mes de mayo, el Renault Clio Williams debutaba en competición en los rallyes del Mundial. Jean Ragnotti y Alain Oreille tomaron la salida en el Tour de Corse con la nueva mecánica de dos litros.

No pudo ser mejor el debú, ya que los dos Clio, no sólo arrasaron en la categoría F-2, sino que obtuvieron el octavo y noveno puesto de la general, a menos de tres minutos del Ford Escort Cosworth Turbo 4x4 de Massimo Biasion y con más de 16 minutos de ventaja sobre el primer grupo N, tras haber aventajado durante toda la prueba al Opel Astra oficial.

Los Clio Williams no han vuelto al Mundial desde entonces (en los rallyes sobre tierra no tienen la más mínima posibilidad frente a los 4x4), pero se espera con interés su regreso en el Sanremo, a mediados de octubre.

En España, el coche semioficial de Kiko Cima, un Clio Williams, debutó en el Campeonato de España de rallyes en el pasado Villa de Llanes. Co-

mo se sabe, el campeonato nacional está limitado precisamente a esta categoría F-2 (tracción sólo en dos ruedas y motores de dos litros atmosféricos). En Llanes estuvo en cabeza hasta que abandonó por la rotura de los tornillos del volante motor. En las dos apariciones siguientes, en Orense y en Lugo, no pudo con los Opel Astra, dominadores sin discusión del Campeonato de España. Existe la posibilidad de que el santanderino Jesús Puras participe con un Williams, alquilado a Simon Racing, en alguna de las pruebas que restan por celebrarse. Sin duda animará el campeonato. Respecto a la versión 1.800, y según palabras de su piloto, donde más se ha ganado es en las suspensiones y en la utilización del motor a medio régimen. El motor dos litros, con preparación de grupo A rinde 220 caballos, para un peso de apenas 925 kilos, una de las relaciones peso/potencia más favorables de cuantos coches participan en rallyes.

DEBÚ DEL WILLIAMS
En el pasado Rallye de Córcega hicieron su presentación oficial. En la foto, Alain Oreille, que quedó en octava posición.



que hoy día estos elementos están ampliamente superados por los neumáticos de invierno.

Nos llamó la atención el hecho de que el Williams no incorporara ningún sistema antipatinamiento de frenos,

ni siquiera como opción, que sí se puede pedir para el 16 V. Por lo que se ve, los responsables de Renault han considerado que los usuarios del Williams no son partidarios de este elemento. Puede que en una utiliza-



TODO EL ORO DEL MUNDO
El color oro de las llantas, gustará o no, pero es seguro que no pasa inadvertido.

ción puramente deportiva el ABS sobre, pero, en mojado y con unas ruedas de estas dimensiones, sólo le sobra a los muy, pero que muy, expertos. Por otro lado, la frenada tampoco es la mejor virtud del Williams. Las distancias de frenada son buenas (llega a superar los ocho m/s/s); el tacto también y la resistencia a la fatiga muy aceptable, pero no nos ha gustado del todo el mantenimiento de la trayectoria recta en frenada violenta. La zaga tiende a «culebrear» y hay que corregir ligeramente la trayectoria con el volante. Posiblemente, actuando sobre el repartidor de frenada, mejoraría la cosa.

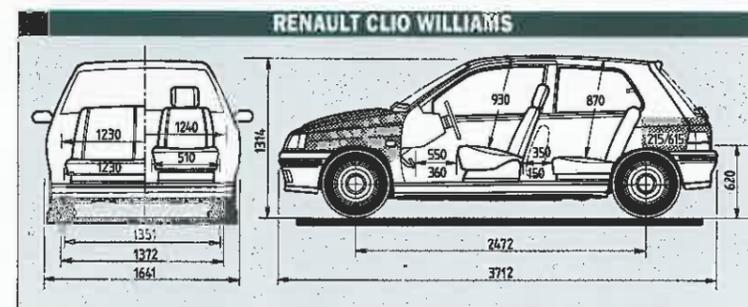
Nada que reprochar a la dirección ni al cambio, con unos escalonamientos muy bien elegidos y una precisión

y rapidez en la palanca encomiables.

Si importantes son los cambios introducidos en los apartados mecánicos, no son menos los que Renault ha llevado a cabo para dar un toque personal al Williams. En el exterior, un color de carrocería exclusivo, en azul intenso, hace referencia al Williams de la fórmula reina. Las llantas, de color dorado, dan pie a todas las interpretaciones. Hay quien las juzga preciosas y hay quien se inclina por todo lo contrario. Lo que sí está claro es que dan un toque personal inconfundible. Los anagramas de Williams aparecen en los laterales y en la parte posterior. Es un patrimonio de Renault que no quiere dejar de lado, como lo demuestra el hecho de que todas las unidades están nume-

EQUIPAMIENTO

El Williams es una oferta cerrada, por tanto no existen ningún tipo de opciones. La dirección asistida es de serie. Como elementos diferenciadores cabe señalar el color azul en la instrumentación, pomo de la palanca de cambios y cinturones de seguridad. Asientos regulables en altura, bolsa porta-trajes en el maletero, elevalunas eléctricos y cierre centralizado con mando a distancia, así como las llantas de aleación de siete pulgadas de garganta.



FRENTE A SUS RIVALES

No hay ningún coche en el mercado de este segmento, con 150 caballos de potencia y la exclusividad del Williams. Para encontrar algo con qué comparar nos tenemos que ir al segmento superior, el de los cuatro metros, donde encontramos el Golf, el Astra o el Escort RS, todos con motor dos litros, 16 válvulas y 150 caballos de potencia. Pero también con un precio superior, en torno a las 300.000 pesetas. El Renault Clio Williams es pues el rey de un tamaño en que el máximo son los 137 caballos del Clio 1.800 o los 130 del Fiesta XR2.



radadas con una plaquita (también dorada, ¡faltaría más!) sobre el salpicadero. Los asientos, de muy buena selección lateral, y los guarnecidos, son en tonos azules y grises, con la «W» como motivo ornamental. Un detalle de refinamiento lo constituye la bandeja posterior con bolsa porta-trajes, heredada del Baccara. Elevalunas eléctricos y cierre centralizado con mando a distancia son también elementos de lujo que en un coche eminentemente deportivo podrían parecer superfluos, (más superfluos que el ABS) pero que se agradecen. Lo malo es que en el Williams, como ya ocurre en el 16 V, es del todo imposible el montaje de un equipo de aire acondicionado. En el vano motor no cabe ya ni un alfiler. Sobre el precio podríamos estar hablando largo y tendido. En principio, 2.340.000 pesetas es bastante razonable; aunque caro, las 300.000 pesetas más que el 16 V se compensan por la exclusividad. Pero queremos advertir algo a los posibles compradores: el seguro. En estos días, hemos consultado a varias compañías el precio de un seguro a todo riesgo de este coche. Ninguna lo conocía y por referencia al 16 V, en cuatro de cinco compañías (las más conocidas) nos informaron que no lo aseguran. En la que sí lo aceptan, la prima anual ¡supera las 400.000 pesetas!

si el tomador es menor de 25 años. Hay que pensárselo mucho. Si por un 16 V cobran cuatrocientas, por un Williams no bajan del medio millón y eso es una barbaridad que desde luego hará que más de uno y más de diez se encaminen hacia otros modelos. Con estas primas, el consumo o la manutención importan un bledo. Pagar 50 pesetas por kilómetro de seguro, desanima al más pintado y hace inclinar la balanza hacia coches con nombres más aburguesados. Si la diferencia entre el Williams y el Clio RSi es de 650.000 pesetas, a las que añadir del orden de 250.000 más cada año por el seguro, es difícil justificar su compra. Aunque sea uno de los coches más atractivos que en estos momentos ofrece el mercado para la gente joven. ○

José María Cernuda
Fotos: José Antonio Díaz

A FONDO

Alfa Romeo 164 Super TD, 164 Super V6 24V y 164 Quadrifoglio

DISEÑO ITALIANO

La renovación del modelo grande de Alfa Romeo, el 164, ha llegado después de seis años de existencia en el mercado. Las nuevas versiones siguen asombrando por su línea atractiva y por la eficacia de sus motores.

VIRTUDES

Mecánica económica
Confort de marcha
Equipamiento

ALFA ROMEO 164 SUPER TD
PRECIO: 4.325.000 PTAS.

Calidad de acabado
Motor ruidoso
Estabilidad eje delantero

DEFECTOS

VIRTUDES

Mecánica suave y potente
Confort de marcha
Prestaciones

ALFA ROMEO 164 S V6 24V
PRECIO: 5.250.000 PTAS.

Calidad de acabado
Estabilidad eje delantero
Dirección sensible

DEFECTOS

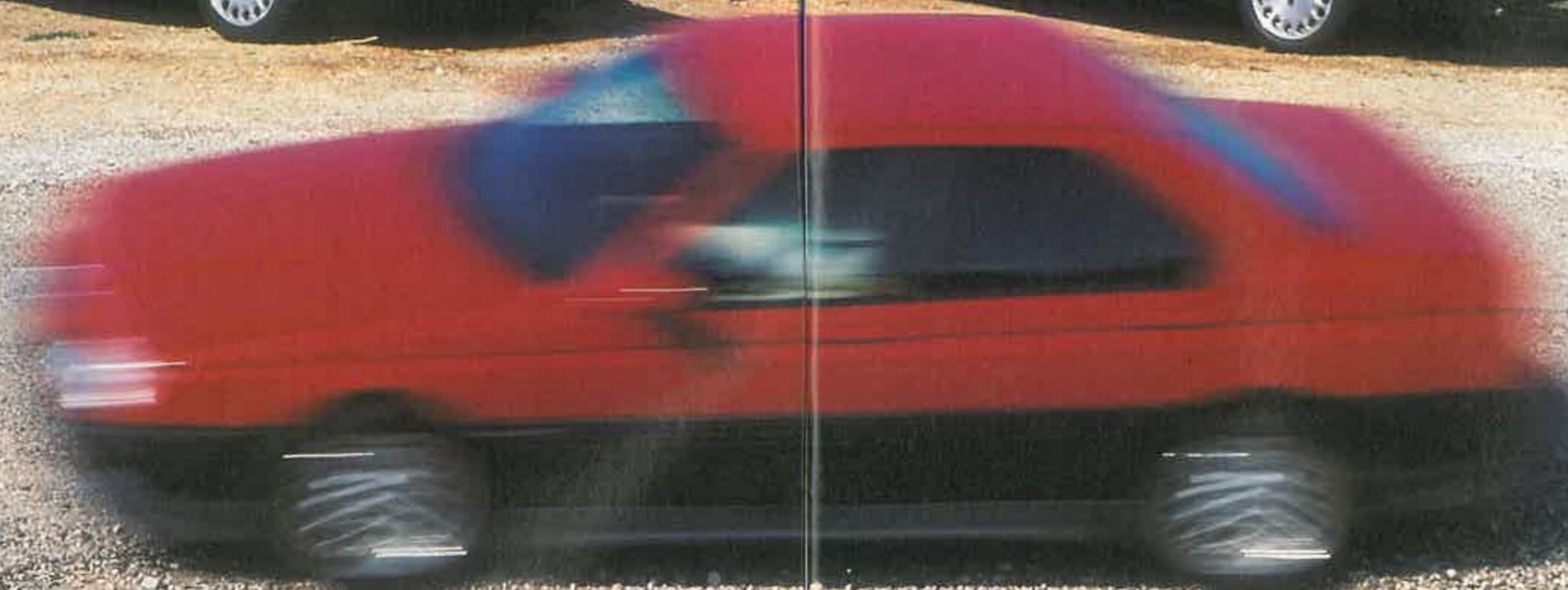
VIRTUDES

Altas prestaciones
Confort de marcha
Frenos potentes

ALFA ROMEO 164 Q
PRECIO: 5.865.000 PTAS.

Calidad de acabado
Dirección sensible
Consumo alto

DEFECTOS



PRUEBA

Motor 16

El Alfa Romeo 164 fue el fruto de un proyecto conjunto de cuatro fabricantes de automóviles. De este proyecto surgieron coches de la categoría del Saab 9000, el Fiat Croma y el Lancia Thema, con los cuales el Alfa Romeo comparte estructura. Luego cada fabricante incorporó su propia tecnología y plasmó esta estructura en distintas formas.

Así el diseño del Alfa Romeo 164 se debe al centro de diseño del prestigioso estilista Pininfarina. La huella del carrocerero italiano envuelve esta berlina de lujo con unas líneas elegantes y atractivas, que no pasan desapercibidas.

Las reformas estéticas de las siete versiones de los Alfa Romeo



164, se aprecian sobre todo en las denominadas super, que se reconocen por el mayor tamaño de sus parachoques, los faros polielípticos o los lavafaros empotrados en el parachoques. Por supuesto, los motores adoptan soluciones para reducir las emisiones de gases contaminantes e incluso se han codificado los materiales plásticos para su posterior reciclaje. En temas de seguridad, se ha reforzado el chasis, el habitáculo y los laterales a la altura de las puertas. Y en el interior se ha mejorado la instrumentación en consonancia con los distintos niveles de acabado.

Los tres Alfa Romeo 164 que analizamos a continuación son las versiones que han experimentado los mayores cambios en sus motorizaciones.

La nueva versión turbodiesel mantiene la cilindrada de dos litros y medio pero potenciada a 125 caba-

llos (ocho más que la anterior), con lo cual pasa a ser el diésel de cuatro cilindros más potente del mercado.

Hay coches con mecánicas diésel que, salvo al ralentí, es difícil establecer si funcionan con gasóleo o con gasolina, por lo poco que vibran y sobre todo por lo silencioso de su funcionamiento. Éste no es el caso del 164 TD, que deja constancia de su condición de diésel en todo momento.

Es un motor sonoro con el que se consiguen unas prestaciones muy brillantes, gracias a la ayuda de un turbocompresor regulado electrónicamente y un *intercooler* encargado de enfriar la sobredosis de aire, antes de entrar en la cámara de admisión. Este turbocompresor hace su entrada después de las 2.000 revoluciones por minuto y de forma súbita. Desde luego las cifras de prestaciones alcanzadas por el 164 TD son buena muestra de sus posibilidades. Y es que Alfa Romeo, fiel a su tradición, hasta los vehículos de gasoil los fabrica deportivos. Otra virtud de este motor es su buena economía, que le permite consumir de media tan sólo 7,8 litros cada cien kilómetros, cifra asombrosa si tenemos en cuenta la cilindrada y el peso del coche.

El Alfa Romeo 164 TD Súper está especialmente indicado para emprender viajes. Ofrece buena velocidad máxima, consumo aquilatado, larga autonomía y un equipamiento, denominado Súper, enfocado a proporcionar bienestar. Sin olvidarse de la buena capacidad que da de sí el gran tamaño del coche.

Entre los elementos de equipamiento de serie que no están reflejados en nuestros cuadros, destacan: un antirrobo eléctrico, cortinillas traseras o un reposabrazos delantero central. Los asientos delanteros son anchos y cómodos, pero algo cortos en su base. Los traseros están individualizados para dos personas, lo que añade confort, pero disponen de escasa altura hasta el techo. Las personas altas lo acusarán enseguida. En la parte central de los asientos traseros se abate un amplio reposabrazos, y ambos laterales incorporan dos luces orientables con interruptor. También se dispone de una pequeña comunicación con el maletero,

COMPLICADOS
Los asientos de la versión *Quadrifoglio* son en cuero de serie, la regulación es eléctrica y dispone de tres memorias. Sin embargo, el reglaje de éstos necesita de bastante tiempo por la complejidad de los mandos.



BUEN TAMAÑO
Las butacas de las otras dos versiones del 164 no disponen de reglajes eléctricos. Son amplias y cómodas, las delanteras se regulan en altura, mientras que las traseras están individualizadas para dos personas.



FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Culata de aleación ligera y bloque motor de fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante cadena. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.500 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 92 mm. Carrera: 94 mm. Compresión: 22 a 1. Potencia máxima: 125 CV (91,9 kW) a 4.200 rpm. Par máximo: 30 mkg (294,3 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección indirecta, sobrealimentación por turbocompresor e intercambiador de calor aire. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 47,0 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 10,8 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/65 ZR 15. Llantas de acero de 6JX15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.510 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

ALFA ROMEO
164 SUPER TD

FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de 6 cilindros en V de 60°. Culata y bloque de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.959 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 72,6 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 210 CV (152 kW) a 6.300 rpm. Par máximo: 28 mkg (270 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,7 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 10,8 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/55 ZR 15. Llantas de aleación de 6JX15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.510 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

ALFA ROMEO
164 SUPER V6 24V

FICHA TECNICA



MOTOR

Delantero transversal de 6 cilindros en V de 60°. Culata y bloque de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.959 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 72,6 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 230 CV (168 kW) a 6.300 rpm. Par máximo: 29 mkg (280 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,7 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 10,8 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/55 ZR 16. Llantas de aleación de 6JX16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.510 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

ALFA ROMEO
164 QUADRIFOGLIO

INFORMACIÓN COMPLETA
Salvo algún matiz en la forma del volante, las tres versiones incorporan el mismo cuadro de mandos, el cual ofrece todo tipo de información sobre el funcionamiento del motor.

EL DIÉSEL MÁS POTENTE
La nueva versión turbodiesel del 164 desarrolla 125 caballos, con lo cual pasa a ser el diésel de cuatro cilindros más potente del mercado.

DE VÉRTIGO
Los nuevos motores V6 de tres litros de los 164 de gasolina incorporan la novedad de las cuatro válvulas por cilindro. En el alto de gama, el Quadrifoglio, la potencia llega a los 230 caballos, mientras que el otro alcanza los 210.



especialmente estudiada para poder llevar esquiés, para tal fin se dispone de una bolsa.

El salpicadero muestra una información detallada que comprende, a parte de lo habitual, un reloj de presión de aceite y otro de carga de batería; una silueta del coche que avisa cuál de las puertas está mal cerrada; un dispositivo para subir o bajar la altura de los faros delanteros y pulsadores para abrir cómodamente desde el puesto de conducción, la trampilla del tapón de la gasolina y del maletero. Este último sólo se abre, por seguridad, con el contacto desactivado. Por supuesto los cuatro elevavinas son eléctricos, así como la regulación de los retrovisores. En cuanto a la climatización, que es automática, ofrece múltiples posibilidades de salidas de aire. Pero la elección de las mismas, así como la graduación de la temperatura, se activa mediante unas teclas de reducido tamaño, que obliga a distraer la atención para elegir la función deseada.

Todos estos detalles del equipamiento son comunes a los otros dos versiones de gasolina, la V6 24v y la Quadrifoglio que, como veremos, aportan algunos elementos de más entre su equipo de serie. También es común en los tres la rueda de repuesto del mismo tamaño de las que calzan las respectivas versiones.

Para no cambiar de tema, vamos a pasar a citar los elementos de serie que diferencian las otras dos versiones. Así el 164 V6 24v Super, dispone, al igual que la versión Quadrifoglio, de retrovisores exteriores que se plegan al pulsar una tecla, para evitar rozaduras en pasos estrechos. Las llantas son de aleación y los neumáticos más anchos y de perfil bajo. La tapicería es de cuero, y en el Quadrifoglio, además, las butacas delanteras son anatómicas y de regulación eléctrica, que por cierto resulta muy complicada de ajustar. Esta versión también es la única que equipa de serie suspensión electrónica inteligente. Por último, todas las versiones de 164 disponen, en opción, de *airbag*.

En lo referente a frenos, los tres montan antibloqueo de serie y cuatro discos, ventilados los delanteros, del mismo diámetro. El pedal, también en los tres, es de tacto

BUEN CALZADO
Los tres coches calzan neumáticos de considerable tamaño, más anchos y de perfil bajo en las dos versiones de gasolina, que también equipan de serie llantas de aleación ligera.



CONSUMOS

Datos en l/100 km.	TD	V6 24V	Q
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	9,0	15,0	15,5
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo.	5,6	8,2	8,3
En conducción rápida	11,5	17,5	19,0
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,5	10,8	11,0
A 140 km/h de cruceo	9,6	12,8	13,1
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	7,8	12,5	12,9
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	847	510	492

PRESTACIONES

	TD	V6 24V	Q
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	202	240	245
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	18,0	16,0	15,8
1.000 m. salida parada (seg.)	32,8	28,6	28,3
0-100 km/h (seg.)	11,3	8,1	7,8
Metros recorridos	187	123	116
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	18,4	18,1
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,7	19,9	19,6
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,5	33,1	32,5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	42,7	36,8	36,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,6	9,6	9,1
Metros recorridos	243	267	259
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,1	13,1	13,0
Metros recorridos	334	366	365

SONORIDAD

	TD	V6 24V	Q
Al ralentí:	54,6	51,4	52,6
A 60 km/h:	64,2	61,3	62,5
A 90 km/h:	67,9	65,5	65,4
A 120 km/h:	69,7	68,8	70,3
A 140 km/h:	71,8	71,7	73,4
A tope	79,5	79,8	82,0

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

DATOS DEL COMPRADOR

ALFA ROMEO
Importador: Alfa Romeo Española, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,500. Alcalá de Henares. 28004 Madrid. Teléfono: (91) 885 37 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 200 puntos de asistencia en toda España.

FRENOS

	TD	V6 24V	Q
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros)			
A 60 km/h:	17,9	18,6	16,9
A 100 km/h:	43,8	46,1	41,8
A 120 km/h:	63,2	66,0	62,6

EQUIPAMIENTO

	TD	V6 24V	Q
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	OP	OP	SI
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	OP/OP	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	SI	SI
Elevavinas eléctricos (D./T.)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Airbag	OP	OP	OP
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO
Faros regulables desde el interior	SI	SI	SI

OPCIONES

164 TD SUPER: Asientos delanteros eléctricos basculantes y con calefacción: 164.000 ptas.; sin calefacción: 150.000 ptas. Pintura metalizada: 77.000 ptas. Tapicería en piel y volante deportivo: 295.000 ptas. Parabrisas térmico: 15.000 ptas. Techo solar eléctrico: 150.000 ptas. Llantas de aleación y neumáticos de perfil bajo: 150.000 ptas. Espejos exteriores retráctiles: 38.000 ptas. Airbag: 145.000 ptas. Centralita y seis altavoces: 38.500 ptas.

164 3.0 V6 24V: Suspensión electrónica inteligente: 185.000 ptas. Cambio automático electrónico: 235.000 ptas. Asientos delanteros eléctricos basculantes con calefacción: 164.000 ptas., sin calefacción: 150.000 ptas. Parabrisas térmicos: 15.000 ptas. Control de velocidad: 65.000 ptas. Techo solar eléctrico: 150.000 ptas. Airbag: 145.000 ptas.

164 QUADRIFOGLIO: Parabrisas térmico: 15.000 ptas. Techo solar eléctrico: 150.000 ptas. Airbag: 145.000 ptas.

blando, o sea, de los que se hunden bastante al pisar, sin embargo, frenan francamente bien y aguantan muchos pisotones antes de calentarse.

El comportamiento es la asignatura pendiente de los 164. Los tres coches probados pecan del mismo defecto, que resulta menos acusado en el turbodiésel por su menor potencia. Tienen un eje delantero de lo más bailarín. Seguramente sea un problema de geometría de suspensiones, pero lo cierto es que, cuando se circula rápido, hay que estar corrigiendo el volante hasta en tramos rectos. El coche tiende a desplazarse cada vez que aceleramos o levantamos el pie. Problema agravado por una dirección muy sensible. En el Quadrifoglio, con suspensión variable, se puede optar por dejar fija la amortiguación en tarado duro. Con esto se consigue algo más de estabilidad, sin embargo los pasajeros se resentirán a la menor irregularidad del asfalto. Cuando el coche está apoyado en curvas no se mueve. Pero las reacciones, apenas se llega al límite de adherencia, no perdonan, el eje delantero desliza sin vacilar.

Los motores V6 de tres litros de cilindrada aportan como novedad cuatro válvulas por cilindro. En el alto de gama, el Quadrifoglio, se llega a la potencia de 230 caballos, mientras que en el base a 210. Después de haber probado los dos, nos decantamos por el de 210 caballos, que nos parece más dócil y equilibrado de llevar. Además responde desde menos revoluciones que el Quadrifoglio, con lo cual su potencia se aprovecha mejor. Son dos motores soberbios que impulsan los 164 a velocidades muy altas en pocos segundos.

Otro defecto común en estos tres coches consiste en esos detalles de acabados que dejan mal sabor de boca. Detalles como molduras que se desprenden o resistencias de calefacción de asientos que no se desconectan, no son propias de unas berlinas, cuyo precio no es precisamente ajustado. Por lo demás, aportan un diseño seductor y motores potentes y agradables de utilizar.

Simonetta Garib
Fotos: José Robledo

A FONDO

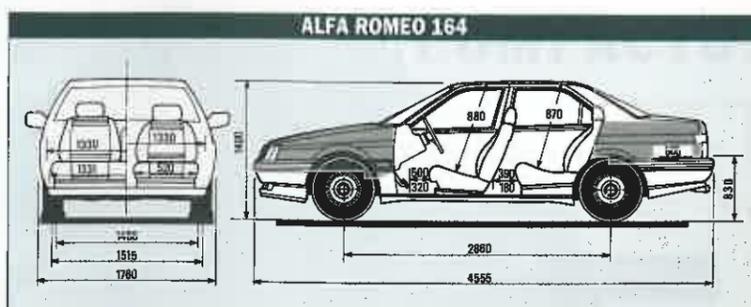
SUSPENSIÓN VARIABLE
La versión Quadrifoglio es la única que incorpora suspensión de dureza variable controlada por una centralita electrónica. En la otra versión de gasolina se puede comprar a parte.



SUPER
Estas versiones se reconocen por los faros polilépticos y los lavafaros empotrados en el parachoques.



POCOS CAMBIOS
El diseño de los nuevos 164 mantiene unas formas atractivas y elegantes.



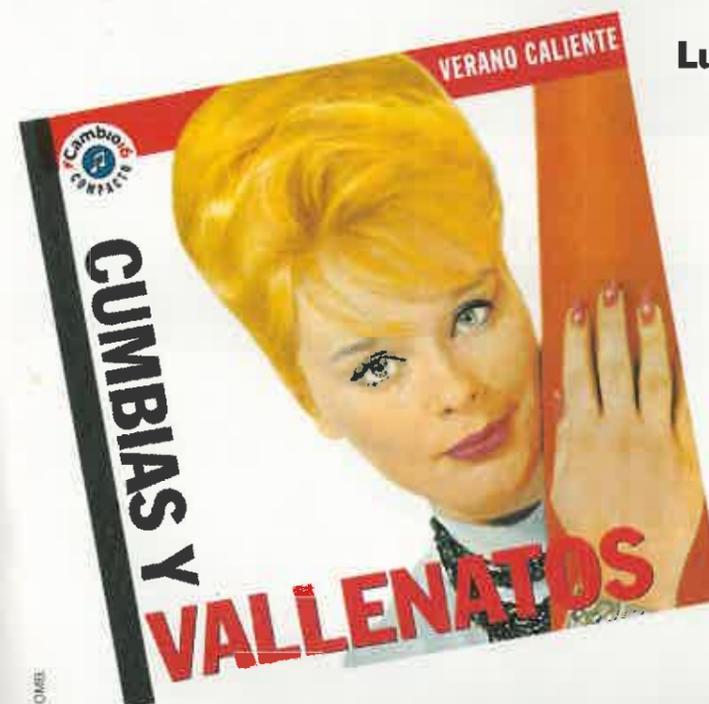


LA PROXIMA SEMANA
CAMBIO 16 PRESENTA

SALSA, MERENGUE,
BOLERO, TANGO, CUMBIA,
REGGAE, MAMBO, CHA CHA CHA...

EL COMPACT DISC N°7 DE LA COLECCION
VERANO CALIENTE

CUMBIAS Y VALLENATOS



Los grandes éxitos de
Luis Carlos Meyer • Wilson Choperena
Lucho Bermudez
Tony Camargo • Los Black Stars
Cucho Cervantes

Cambio16
¡COMPACTO!

ADEMAS,
un nuevo fascículo del LIBRO DE LA CARRETERA,
la más completa guía práctica para sus vacaciones

Dirección Gral. de Tráfico



Mercedes, con el EXT-92, ofrece un camión experimental que puede satisfacer las necesidades del transporte en un futuro no muy lejano. Aporta interesantes y numerosas soluciones electrónicas muy sofisticadas.

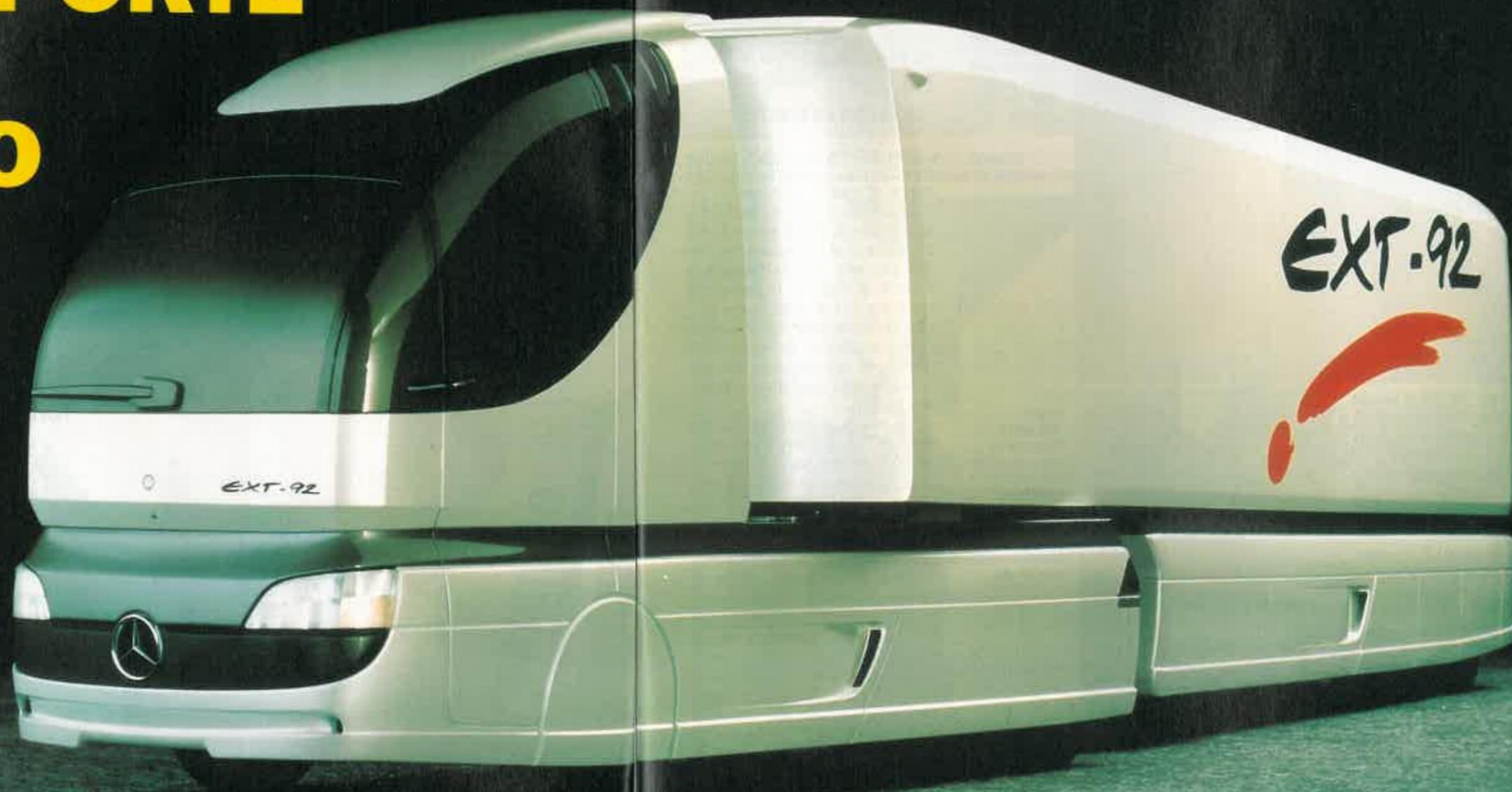
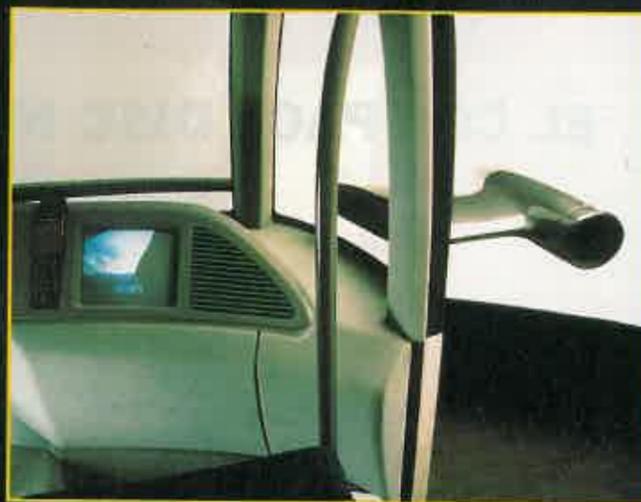
*Camión
Mercedes Ext-92*

TRANSPORTE DEL FUTURO

MERCEDES, es una marca que, apoyada en la electrónica, ofrece unos vehículos dotados de una tecnología muy moderna. Pero no sólo experimenta y evoluciona sus turismos, también está preocupada por el desarrollo de los grandes pesos pesados de la ruta, los camiones de transporte de gran tonelaje. Prueba de ello es el EXT-92, un prototipo de camión muy futurista, vinculado al proyecto europeo de seguridad vial "Prometheus".

El Euro Experimental Truck (EXT-92) es obra del Centro de Diseño de Mercedes-Benz y se distingue por presentar un buen número de innovaciones, que no es descabellado que se puedan utilizar en un corto plazo de tiempo. A simple vista llaman la atención sus formas muy redondeadas, no tienen nada que ver con otros prototipos de camiones que se han presentado. El EXT-92, además, tiene un diseño extraordinariamente aerodinámico, basta decir para ratificarlo que, en un tiempo actual, el Cx está en torno a un 0,32, siendo el de este revolu-

FUERA DE SERIE





ESCALERAS ESCONDIDAS
Para acceder al interior es necesario tener una tarjeta personalizada. Una vez conseguido el acceso aparecen unas escalerillas que se encuentran escamoteadas en la carrocería.



PRÁCTICO ANTE TODO
En el EXT hay previstos armarios para poder dejar todo tipo de objetos.



TODO PREVISTO
Para que el conductor de este curioso camión se encuentre como en su casa, está equipado hasta con lavabo.

cionario camión de un 0,35. También hay que destacar de su diseño, el carenado de las ruedas, que además de contribuir a lograr la mejor aerodinámica posible, evita que vehículos más pequeños, en caso de accidente, puedan empotrarse debajo.

La cabeza tractora y el semirremolque forman una misma unidad. Una particularidad del conjunto es que han sustituido el tradicional enganche circular por una plataforma especial de apoyo, que tiene la ventaja de permitir variar la distancia entre la cabina y el remolque. Otra curiosidad de la cabina es que, para poder acceder al interior, las puertas están codificadas, siendo necesario identificarse con una tarjeta personal. Esta tarjeta, a la vez que permite el acceso al puesto de conducción, informa sobre la posición del volante, asiento, climatizador y otras funciones que el conductor ha programado de antemano.

LO ÚLTIMO EN ELECTRÓNICA

Si el exterior del camión es muy espectacular, el interior no lo es menos. El asiento del conductor está situado en el centro y está ideado para que el cuerpo del conductor se adapte a él perfectamente. Por otro lado, está un poco elevado con respecto al suelo de la cabina, de forma que el conductor pueda controlar perfectamente todo lo que sucede alrededor de su vehículo. El asiento del acompañante dispone de suspensión neumática y apoyo para los pies.

Para ayudar al máximo al conductor en su labor, el EXT-92 está dotado de los últimos adelantos electrónicos. Los cristales están tratados con una nueva fórmula de electrocromado, de forma que desde el puesto de conducción se puede regular el filtrado de la luz, pudiéndose oscurecer por completo para facilitar el sueño de sus ocupantes en las horas de descanso. Los espejos retrovisores exteriores se han sustituido por unas mini cámaras, similares a unos ojos de camaleón, que a través de un circuito cerrado de televisión, y por medio de unos monitores en color en el interior, permiten controlar a los vehículos que circulan detrás. Esto está complementado con otras videocámaras,

FUERA DE SERIE



PENSADO PARA QUE EL CONDUCTOR ESTÉ CÓMODO
Este proyecto de Mercedes tiene la finalidad de procurar el mayor confort posible al conductor.



ASIENTO CENTRAL
Para que el conductor tenga la mejor visibilidad posible, el asiento está situado en el centro.

instaladas en la parte inferior de la cabina, que dotadas con unos sensores alertan al conductor de la presencia de personas alrededor del camión.

Además de todo lo descrito anteriormente, el prototipo EXT dispone de un sistema de control similar al que utilizan los aviones de combate, denominado «Head-up», que transmite información al conductor impresionándola en el cristal de parabrisas, a la altura de los ojos, para evitar distracciones. Este dispositivo informa sobre todo de la distancia con respecto al vehículo que marcha delante, alertando si la distancia de seguridad se reduce. Este sistema sirve de mucha ayuda, sobre todo en situaciones en las que la visibilidad es muy baja. Funciona por medio de un radar de proximidad y un medidor de longitud de campo por rayos infrarrojos. Este curioso sistema también permite proyectar un mapa con los recorridos más recomendables para realizar en las mejores condiciones el trayecto encomendado.

COMODIDAD AL MÁXIMO

El cuadro de instrumentos, para no desentonar, está realizado con la técnica fluorescente de vacío, que muestra una información clara y precisa. Esto se complementa con un monitor que informa de la marcha del vehículo, advirtiendo de posibles irregularidades. Además de todos los sistemas electrónicos de control con que cuenta este espectacular prototipo, está equipado con los más modernos equipos de comunicación, entre los que destaca un sofisticado fax.

Los camioneros son un colectivo que pasan muchas horas a bordo de sus vehículos. Mercedes, para procurar que se sientan como en casa, ha equipado al EXT con todas las comodidades posibles. Dispone de una pequeña cocina con fregadero, horno microondas, frigorífico, cafetera, armarios para depositar todo tipo de objetos y mesa abatible, entre otros elementos. Por supuesto dispone de dos cómodas y amplias literas, lavabo y un sinfín de detalles más para hacer lo más cómoda posible la estancia a bordo del conductor y del acompañante. ○

M.M.



Centro de seguridad Fiat

OBJETIVO: REDUCIR EL PELIGRO

Orbassano, localidad muy próxima a Turín, es el lugar donde la Fiat tiene su centro de seguridad. Es el mayor de Europa y en él se analizan las características de cada vehículo, la biomecánica de las lesiones y la casuística de todos los accidentes.



DUREZA DELTA
Para mostrar cómo se trabaja en el centro de Orbassano, Fiat procedió a un «crash test» del nuevo Lancia Delta equipado con «airbag» y con excelentes resultados.

La historia de Fiat en cuanto a la investigación de la seguridad en el automóvil no es algo nuevo. Ya en 1966 la marca italiana estableció en la antigua fábrica turinesa de Mirafiori un Laboratorio de Seguridad, dirigido por Dante Giacosa. Por entonces, y con un avanzado equipo, Fiat comenzó a realizar los hoy tan populares *crash test* mediante catapultas que destruían sistemáticamente 500 automóviles, «archivados» después en un gigantesco aparcamiento de las afueras para ser minuciosamente estudiados y contrastados.

En 1976, y debido a la expansión comercial y a las nuevas necesidades en este campo, se construye en Orbassano un área de 110.000 metros cuadrados, donde trabajan

ochenta personas de la Dirección Técnica de Fiat Auto. Las investigaciones están dirigidas a todos los sectores del Grupo Fiat y, ocasionalmente, también para otras firmas por encargo.

Un nuevo modelo de coche es desarrollado desde sus primeros prototipos hasta la preserie, siguiendo los resultados obtenidos con las investigaciones de Orbassano. Pero también después, durante la vida de un modelo y después de ser homologado para su comercialización, se analizan unidades periódicamente para controlar el nivel de seguridad, modificando o mejorando su estructura si es necesario.

Ocho son las pistas de colisión, siendo las más largas (420 metros) y más rápidas (hasta 140 kilómetros por hora) que existen en la actualidad. Además, una pista de simulación con arrastre por sistema funicular, un laboratorio de prensas, péndulos y martillos, además de un dispositivo de vuelco estático, completan las principales instalaciones de Orbassano. La parte dedicada a la biomecánica, es decir, la ciencia que estudia el efecto de los accidentes en el cuerpo humano, utiliza un simulador HyGe que produce aceleraciones de hasta 50 veces la gravedad terrestre y velocidades de hasta 100 km/h sin necesidad de destruir ningún componente. *Airbag*, cinturones y sillas para niño se benefician de este sistema de investigación al aplicarse sobre 47 maniqués de diferentes formas y tamaños.

Siguiendo estas pautas de trabajo, en el moderno centro de seguridad Fiat se efectuaron en 1992 250 pruebas de colisión de vehículos completos, 450

pruebas en el simulador de colisión y 2.000 pruebas de componentes.

Una reciente jornada de conferencias y demostraciones en el mismo centro dieron ocasión a la prensa especializada para tomar contacto con los últimos avances de Fiat en el campo de la seguridad.

Siguiendo unos criterios propios, el grupo italiano critica las actuales normas de simulación de choque lateral norteamericanas, considerándolas poco realistas. En este sentido, las barras de refuerzo lateral en las puertas, que están imponiéndose como norma general en muchos modelos, no serían eficaces, según Fiat, en el caso de colisión contra otro vehículo y sólo absorberían la energía de forma eficaz en algunos casos muy concretos, como puedan ser choques contra postes u obstáculos similares. Los travesaños longitudinales, también según las conclusiones de Fiat, serían contraproducentes en los casos en que, en lugar de deformarse hacia dentro del propio vehículo penetraran en el otro automóvil, suponiendo una grave agresión para sus ocupantes.

Como se ve, todavía queda mucho terreno por investigar en este sentido y, así, Fiat va a aplicar inmediatamente sus propias investigaciones. El Fiat Punto, por ejemplo, adoptará unas puertas de estructura de deformación controlada que, independientemente del nivel

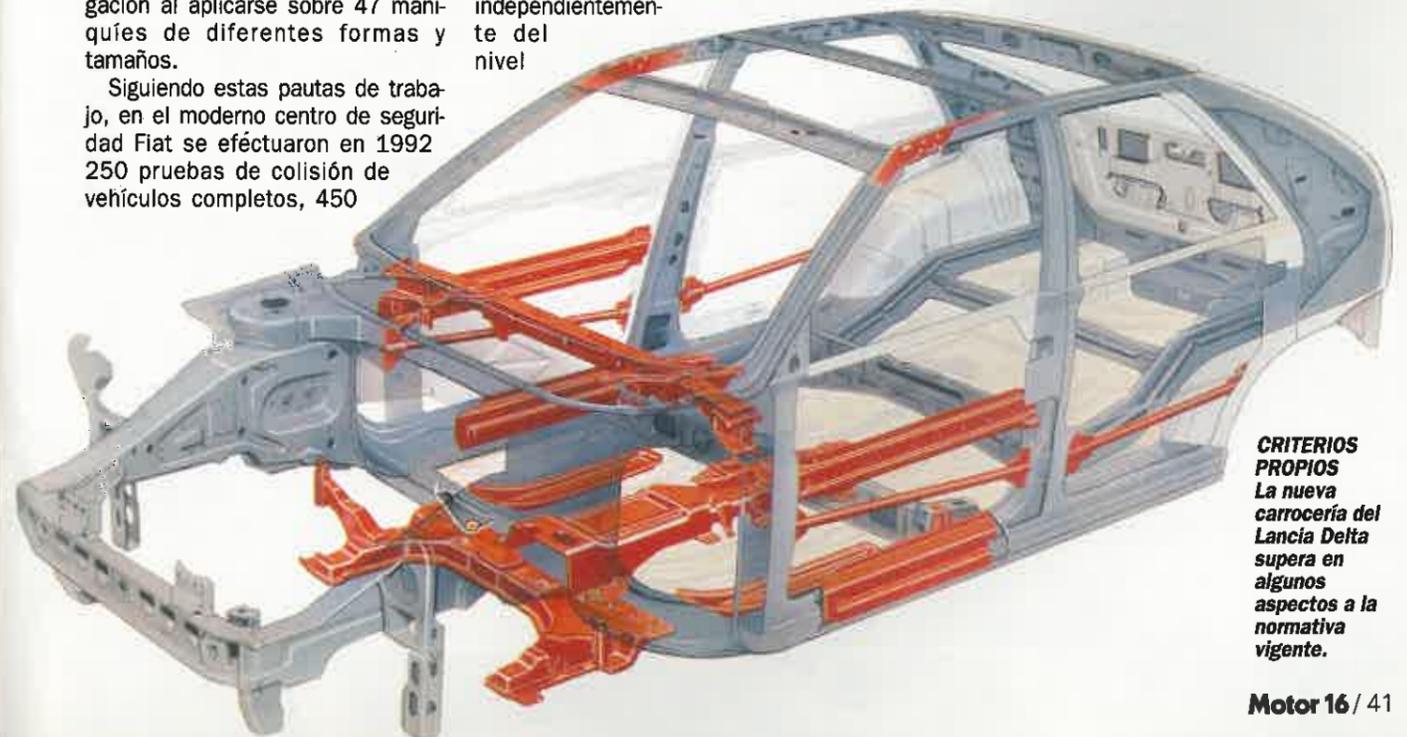


PUNTO DE ATENCIÓN
Todos los coches del grupo Fiat llevarán desde ahora volantes especialmente estudiados en su forma y materiales para no dañar al conductor en caso de colisión.

o característica del choque, absorberán la energía por igual en toda su superficie.

Evitar toda posible intrusión de un vehículo en otro tras una colisión, mejorar y superar los test actuales, y probar exhaustivamente los componentes (Fiat incide de manera especial sobre el diseño de los volantes), son el objetivo inmediato del moderno Centro de Seguridad de Orbassano.

Juan Luis Soto



CRITERIOS PROPIOS
La nueva carrocería del Lancia Delta supera en algunos aspectos a la normativa vigente.

CONducir EN LOS PAISES ARABES... Y VIVIR PARA CONTARLO

La conducción de cualquier vehículo por tierras árabes es una experiencia única. El intenso tráfico de las ciudades, el comportamiento de algunos conductores y la subjetividad de las normas son el atractivo.

RECUERDA usted cuando, unos años atrás (pero no demasiados), llegaban los alemanes, belgas o franceses a las localidades veraniegas de nuestro país, con sus rutilantes Mercedes, Porsche o BMW? ¿Recuerda cómo los chavales corrían tras ellos o los adultos se morían de envidia por la imposibilidad de alcanzar la posesión de uno de aquellos fabulosos vehículos? Incluso, si hace un poco de memoria, es posible que recuerde la cara circunspecta de aquellos conductores foráneos, tan rubios como distantes, siempre críticos con nuestras carreteras, siempre quejosos de nuestros modos erráticos de conducir... ¿lo recuerda? Si no es así, bájese hasta Gibraltar, cruce el estrecho y, en cuanto toque la orilla africana, obtendrá todas esas imágenes, sólo que corregidas y aumentadas.

La diferencia es que ahora son nuestros coches los objetos de seducción para los árabes habitantes de la franja mediterránea. Porque su parque móvil es tan vetusto que un aparcamiento a la salida de una de las grandes medinas árabes es lo más parecido a un desguace europeo. De hecho, el adjetivo de «móvil» que aplico a la colección de coches que aún circulan por las carreteras de muchos de estos países es sólo posible gracias al milagroso ingenio de los mecánicos árabes. Yo he visto sujetar el chasis de un decrepito Peugeot 404 con una lata de Coca Cola, buena voluntad y toneladas de soldadura. Y créanme porque es rigurosamente cierto.

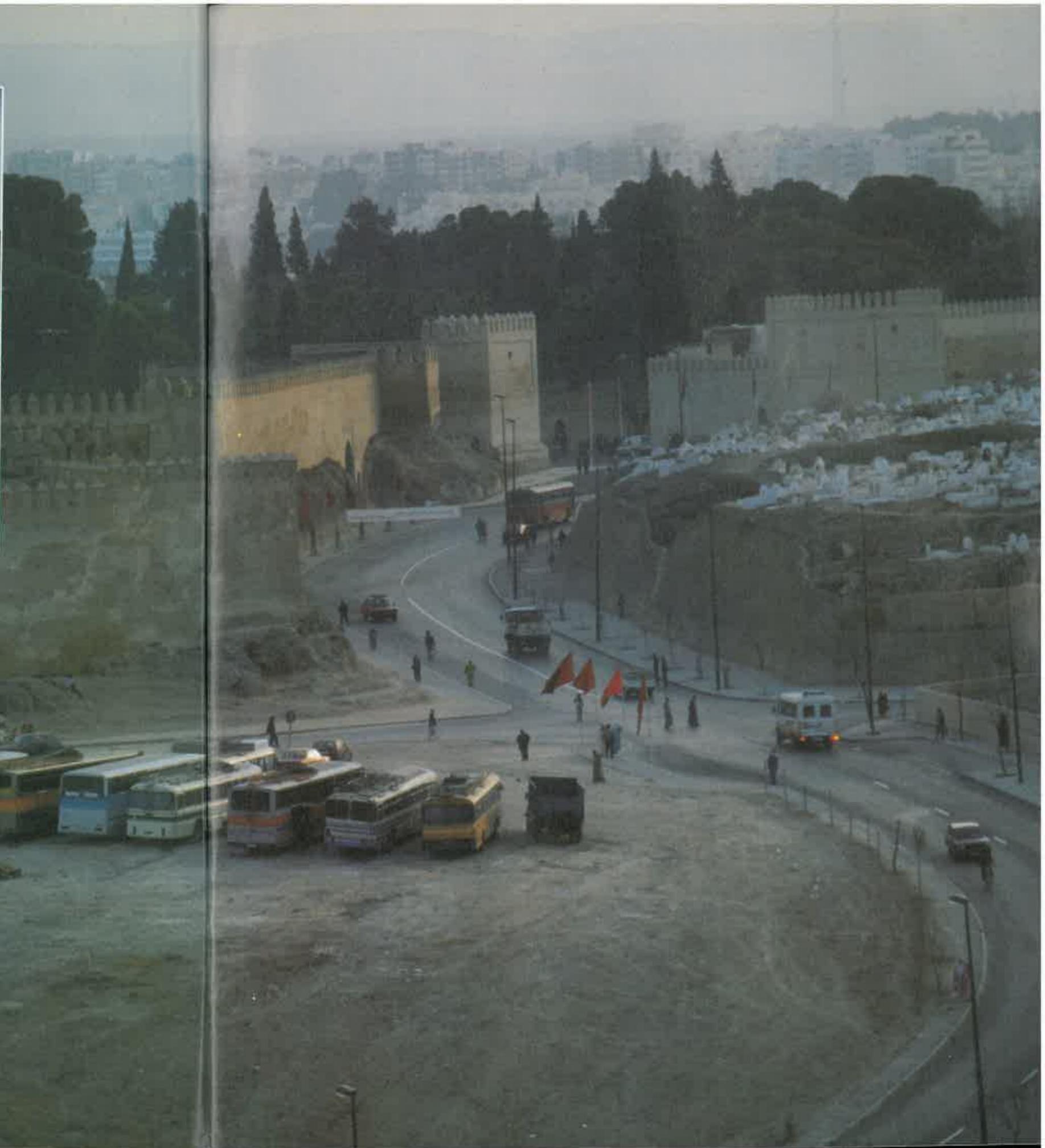
Pero, claro, tampoco es sorprendente que bastidores, llantas, cárteres y hasta pestañas del conductor se rompan en la mayoría de las carreteras de estos países. Muchas están asfaltadas, es cierto, pero olvidense del concepto de asfalto liso y unifor-



me que reina en nuestras carreteras: aquí es otra cosa. Las irregularidades son continuas, los socavones omnipresentes y, en ocasiones, la carretera cuenta con el ancho cómodo para que circule un solo coche, por lo que adelantar o, simplemente, para cruzarse con otro vehículo es necesario descender al arcén, generalmente diez centímetros más bajo que el firme. Afortunadamente, los árabes son gentes de bien y casi siempre son ellos los que se bajan. Porque, no lo dude, los conductores árabes son los más amables, serviciales y cumplidores de las normas de tráfico que existen en el mundo. El problema es que no conocen esas normas. Me contaba un joven egipcio recientemente que, en el país del Nilo, obtener un permiso para conducir consiste en solicitarlo y poner cierta cantidad de dinero en la mano adecuada. Y me temo que en el resto debe ser similar.

Aunque puede que, lo que ocurre es que los europeos no tenemos sentido del humor o no sabemos apreciar el auténtico «sabor» árabe de la conducción: ¿no me diga que no es emocionante encontrar detrás de una curva sin visibilidad a dos camioneros amigos que han decidido parar, invadiendo toda la calzada con sus vehículos, para preguntarse por sus respectivas familias? ¿o que una destartada camioneta, circulando normalmente lenta, de pronto, decida girar a la izquierda sin usar el intermitente que, de todas formas, no funciona? ¿o que circule usted cómodamente por la pomposamente llamada «autopista del desierto» egipcio y se encuentre un sonnente «fellah» conduciendo un tractor en dirección prohibida, como si de un kamikaze de la carretera se tratase?

Creame, si no es capaz de aceptar todo eso con una sonrisa, mejor que no vaya: quédesé en la confortable Europa donde tendrá menos sobresaltos. Pero, si su corazón es fuerte y le gusta la aventura, no lo dude: aquí la encontrará. Porque se maravillará ante los bucólicos rebaños que invaden impunemente la carretera. Porque sentirá una especial ternura asesina hacia esos niños que saltan delante de los coches para vender unas hojas de laurel o una antigüedad rigurosamente auténtica o una geoda partida a martillazos. Porque esa pobre bestia que tira de un carro





REPORTAJE

atestado de hierbajos por el mismo eje de la carretera, o el camión cargado de pasajeros que se derraman por los laterales de caja, o el habitual enarenamiento de muchas rutas del sur, o incluso el conductor que ha decidido detener su coche en cualquier sitio porque ha llegado el momento de mirar a la Meca y orar, le parecerán el colmo del tipismo.

Y no crea que sus emociones acabarán aquí. Le faltarán dos ingredientes fundamentales para completar la receta árabe de la conducción. Me refiero a la señalización vial y a la policía de carreteras. Respecto a la primera no hay ningún problema, siempre que usted sepa leer los caracteres árabigos. Muchos carteles indicadores de dirección sólo aparecen en esa lengua y otros, originalmente bilingües, han sufrido los efectos del vandalismo de algunos integristas de seguridad división. Los policías son otra historia. En general, suelen ser extremadamente amables y ceremoniosos, atentos a nuestras solicitudes de ayuda y condescendientes con nuestros peadillos como conductores. El problema es que sus salarios deben ser tan bajos como su formación vial y, muy a menudo, pretenden saldar las infracciones reales o inventadas por ellos mediante el cobro de la correspondiente «bacshis» (nunca olvide esta palabra, la escuchará mucho. Significa propina). En cualquier caso, usted nunca la ofrezca insisto: ¡jurical! deje que sean ellos quienes encuentren el modo de pedirse la.

Finalmente llegará a su destino, a cualquier ciudad importante dentro del mundo árabe, y aquí, si ha sido capaz de disfrutar de todo lo demás, su gozo será inenarrable. Porque decir que la circulación en estas grandes urbes es un caos, apenas define nada. Permanente concierto de bocinazos de distintos tonos, inexistente respeto al resto de los automovilistas ni mucho menos al peatón, esquizofrenia colectiva al volante, variedad de gritos e insultos en árabe que descubrirá que suenan sensiblemente parecidos a los españoles... ¡qué le voy a contar! Verá que es un auténtico placer para masoquistas conducir en las ciudades árabes. Será absolutamente consciente del modo en que coches, autobuses, carruajes de tracción animal y ciudadanos de a pie pugnan por sobrevivir. Notará la gran

cantidad de policías que pululan por todas partes, pero que, más que ordenar, parecen encantados con el monumental barullo reinante... Pero, no desespere, le quedarán siempre dos posibilidades: una es armarse de islámica paciencia, cerrar las ventanillas y dedicarse a escuchar música melancólica; la otra, considerablemente más divertida, consiste en unirse al coro de bocinazos y gritos, aportando su particular tono exótico europeo al conjunto.

Y, no sé por qué, tengo la impre-

sión de estarles dando una imagen bastante negativa de la conducción a través de los países árabes. Haré pues, como los americanos: hasta aquí, las malas noticias; ahora viene la buena. ¿Sabía usted que la ley coránica prohíbe a los buenos musulmanes beber alcohol? Eso le evitará encontrarse al personal cargado de whisky incluso los fines de semana. Bueno, salvo que se tropiece con algún europeo o un mal musulmán. Algo es algo ¿no?

Antonio Fuster

SOBREVIVA USTED TAMBIEN

• **Bajo ningún concepto circule de noche:** carros, animales y coches sin luces, encuentran su hábitat natural en la carretera.

• **No aplique su lógica** a las decisiones que puedan adoptar en cualquier momento los conductores árabes, no sea que encuentre que es sensiblemente diferente.

• **Circule despacio.** Un poco más despacio de lo que está pensando ahora. Y coloque en su coche las mejores y más seguras pastillas de freno del mercado. Le harán falta.

• **Ojo con la gasolina.** Encontrará que su octanaje es tan bajo que la carburación europea no puede con ella. Compre algún incrementador de octanaje. Si su coche está catalizado, dedique su maletero a cargar grandes cantidades de gasolina sin plomo porque, en el mejor de los casos, le será complicado obtenerla en muchos países, en otros, prácticamente imposible.

• **Revise conienzudamente su vehículo antes de partir.** Recuerde que no va a encontrar un servicio oficial de su marca en cada esquina. Pero si la avería se produce, «relájese y goce» viendo cómo un mecánico grasiento y sin herramientas le soluciona el

problema rápidamente, de manera eficaz y por dos duros.

• **No se prive** de recoger autoestopistas indígenas. Le ayudarán a encontrar la dirección correcta y hasta es posible que le inviten a tomar un excelente té a la hierbabuena en su casa (son muy, muy hospitalarios).

• **Si se ve involucrado** en un accidente, no intente tomar decisiones, salvo atender a algún lesionado. Espere tranquilamente la presencia de la policía y no entre en discusiones con los lugareños.

• **¿Les he comentado ya lo de la «bacshis» para los policías de tráfico?** ¿Sí? Pues téngalo en cuenta. Puede empezar ofreciendo una ronda de tabaco.

• **En las ciudades** no abandone nunca las arterias principales. Un presunto atajo puede conducirle a un callejón sin salida o, lo que es peor, a meterse de lleno en un mercado callejero, sin posibilidad de escape.

• **Y no piense** lo que le ronda ahora mismo por la mente, hombre, conserve la calma en todo momento. De verdad que no lo hacen por mortificarle. Es que ellos son así. Pero créame si le digo que son encantadores. Ya verá que le ayudan en todo lo que puedan.



Yamaha GTS 1000 ABS

SOFISTICADA

La aparición de la GTS 1000 ha supuesto una auténtica revolución en el mundo de la moto, tanto por su diseño como por sus numerosas innovaciones tecnológicas. La opción del ABS no hace sino incrementar las magníficas cualidades ruterías de una de las motos más espectaculares de nuestro mercado.

MUCHOS años de investigación y desarrollo han sido necesarios por parte de los ingenieros nipones para desarrollar la GTS 1000, pero el resultado final bien ha merecido la pena. El nuevo modelo de Yamaha asombró desde un principio a todo el mundo, con su espectacular diseño y su vanguardista tecnología. Dentro de todo este desarrollo, lo más llamativo es,

VIRTUDES

Motor muy elástico
Estabilidad a alta velocidad
Carenado muy eficaz

YAMAHA GTS 1000 ABS
PRECIO: 2.070.000 PTAS.

Peso elevado
Autonomía
Precio

DEFECTOS

sin duda, el conjunto de la suspensión delantera, sin olvidarnos por supuesto de su fabuloso chasis o de su portentoso motor. Pero es el diseño de esta suspensión delantera lo más característico de la nueva GTS 1000. Muchas marcas han trabajado durante años en proyectos similares, pero Yamaha ha sido el primer fabricante en incorporar de serie a uno de sus modelos este ti-


PRUEBA

Motor 16

FICHA TECNICA

MOTOR:

4 cilindros en línea cuatro tiempos refrigerado por agua. Cinco válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 75,5 x 56,0 mm. Cilindrada total: 1.002 cc. Relación de compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: 100 CV a 9.000 rpm. Par máximo 10,8 Kgm a 6.500 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Inyección electrónica indirecta. Encendido digital TCI.

TRANSMISIÓN:

Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR:

Omega Concept en aluminio con subchasis delantero y trasero en acero. Suspensión delantera monobrazo sistema Swing Arm con amortiguador regulable de 116 mm. de recorrido. Suspensión trasera sistema Mono Cross con amortiguador regulable de 130 mm. de recorrido. Freno delantero simple disco de 320 mm. de diámetro con pinza de seis pistones. Freno posterior monodisco de 267 mm de diámetro con pinza de doble pistón opuesto. Neumático delantero 130/60x17. Neumático posterior 170/60x17.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes 1.495 mm. Longitud máxima 2.170 mm. Anchura máxima 700. Altura máxima 1.320 mm. Peso en seco 251 Kgs. Capacidad del depósito de combustible 20 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 49,9 km/h de promedio	7,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,2
AUTOPISTA	
A 150 km/h de cruce	7,1

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 226,4

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 11,8

po de suspensión. Esta suspensión, denominada Swing Arm, está compuesta por un brazo horizontal en el que va anclado directamente un amortiguador de la marca Kayaba. Todo el peso de la suspensión corre a cargo de este único amortiguador, regulable en varias posiciones, y cuyo resultado es una casi nula tendencia a hundirse de delante en las frenadas. Por su parte, la dirección está realizada a base de un sistema articulado, con la rueda anclada a una viga que dispone de eje de dirección, que se sujeta al basculante mediante una rótula.

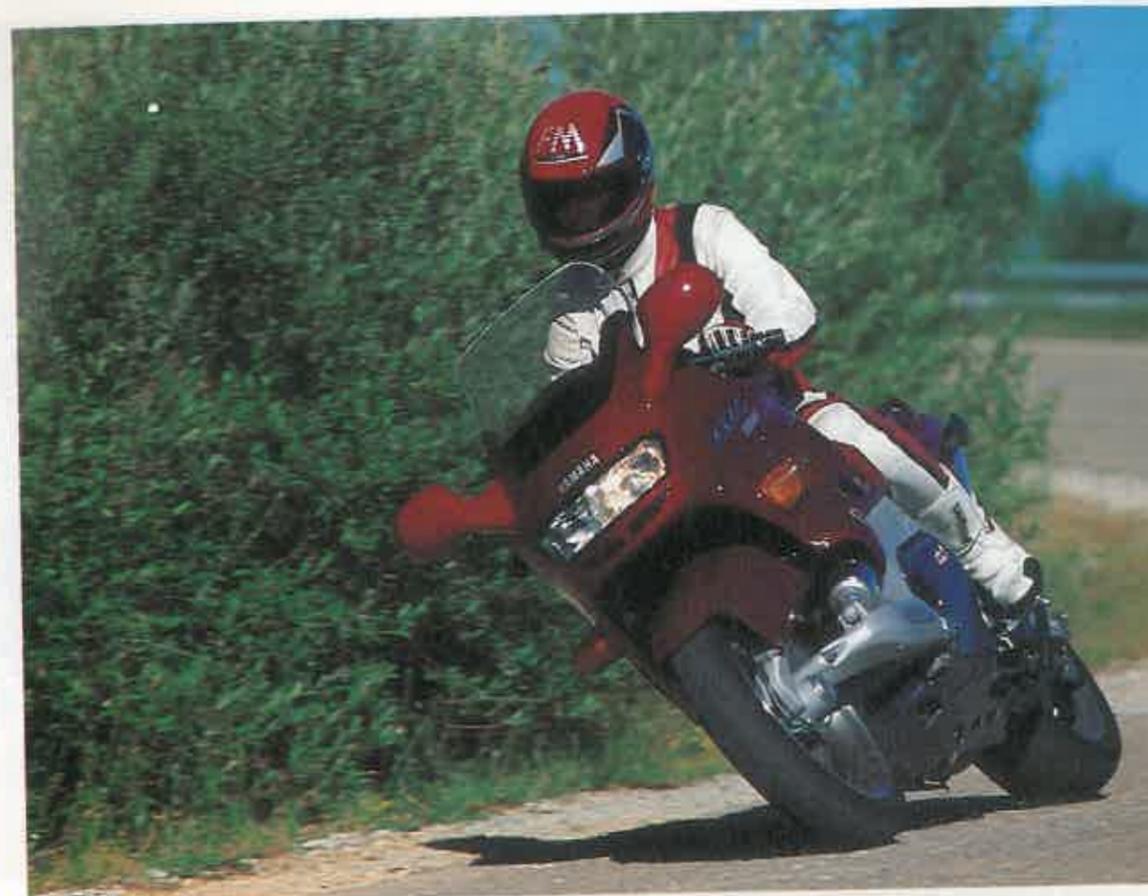
Pero si dejamos de lado el tema de la suspensión, lo más llamativo de la GTS es el bastidor, un bastidor realizado en aluminio de gran rigidez denominado Omega, que tiene la particularidad de eliminar la pipa de dirección, sustituyéndola por un anclaje para el basculante delantero y otro para la parte trasera. El resultado que ofrece el conjunto chasis/suspensión delantera sorprende por lo excelente de su funcionamiento, un funcionamiento que antes de probar la moto nunca hubiéramos imaginado. El problema viene del lado del peso, que en vacío llega a superar los 250 kilos y que en orden de marcha se convierten en casi 280. Debido a este elevado peso, las reacciones del tren delantero son un poco lentas, algo que se nota especialmente en las zonas muy viradas, aunque no es éste precisamente su terreno preferido. En amplias carreteras o en autovías, estas lentas reacciones del tren delantero no son tan acusadas, aunque el cambiar la moto de trayectoria requiere un pequeño esfuerzo por parte del piloto. Pero una vez que te acostumbras a esto, circular a altas velocidades por zonas viradas se convierte en algo realmente excitante. La GTS invita a girar el puño del acelerador más y más, con una rápida, pero controlada, subida de vueltas, merced al fabuloso motor que está derivado de la FZR 1000. Este propulsor es otra de las grandes bazas que presenta la nueva Yamaha. De los 145 caballos originales, se han llegado a unos «modestos» 100 caballos, a base de una serie de retoques en la distribución, el encendido y la alimentación. El resultado no ha podido ser mejor, ya que este motor empuja sin títu-



ACABADOS DE PRIMERA
Tanto el nivel de acabados como el equipamiento son de primerísima calidad. El pequeño cofre situado sobre el depósito resulta muy práctico y eficaz.



SUSPENSIÓN INNOVADORA
La utilización de un sistema de suspensión delantera a base de un monobrazo es todo un alarde tecnológico por parte del fabricante japonés.



MUY ESTABLE
La estabilidad de la GTS 1000 queda fuera de toda duda. Incluso en zonas reviradas, a pesar de no ser éste su terreno preferido, su comportamiento es intachable. Gracias a su particular suspensión delantera, la nueva Yamaha se desenvuelve perfectamente sin importarle demasiado el tipo de carretera.

beos desde las 2.000 vueltas, con una entrega de la potencia de forma muy lineal y elástica. A esto ha influido mucho la adopción de un sistema de inyección en la alimentación, que en cada momento entrega la cantidad necesaria de combustible. Precisamente, la utilización de combustible sin plomo es otra de las particularidades que presenta este nuevo modelo. El empleo de un catalizador de tres vías hace necesaria la utilización de este tipo de combustible, un combustible que poco a poco podemos ir encontrando en casi todas las estaciones de servicio, por lo que ya no representa un problema a la hora de plantearse un viaje por zonas desconocidas de nuestra geografía. La autonomía es uno de los principales problemas que podemos encontrar en la GTS. A pesar de los veinte litros de capacidad del tanque, cuando circulamos a ritmo elevado, ésta apenas si llega a los 200 kilómetros, algo que para una Gran Turismo no parece muy apropiado.

Pero la principal baza de la GTS es la comodidad que ofrece, sobre

todo a alta velocidad, y su magnífica estabilidad. El diseño de la cúpula permite viajar casi sin despeinarte incluso por encima de los 180 kilómetros por hora. A esta velocidad, la estabilidad que proporciona la Yamaha es incuestionable, una estabilidad que se mantiene independientemente del estado de la carretera, algo que viene a demostrar el buen funcionamiento de la suspensión.

El apartado de la frenada está encomendado a dos únicos discos, uno en la rueda delantera y otro en la trasera, aunque las dimensiones de los mismos y la adopción del sistema antibloqueo, hace que detener la moto sea como un juego de niños. El simple disco delantero autoventilado cuenta con un diámetro de 320 milímetros y con una pinza de seis pistones, mientras que el trasero, de 267 milímetros, utiliza pinza de doble pistón opuesta. En ambos casos, cuentan con sistema antibloqueo ABS de gestión electrónica. La adopción de este sistema hace que la frenada inicial sea algo larga. Cuando comenzamos a presionar la maneta del freno, la GTS

parece no querer detenerse, pero a medida que continuamos presionando, empieza a frenar de manera más progresiva, y es en su tramo final cuando más enérgicamente actúa. La entrada del ABS se nos antoja muy temprana, sobre todo en seco, aunque imaginamos que en mojado se debe agradecer el que actúe tan rápidamente.

El acabado general de la moto merece un sobresaliente. Los materiales empleados son de primerísima calidad, y el equipamiento supera de largo a muchos de sus posibles rivales. Cuenta con un completísimo cuadro de mandos, con indicador de gasolina y dos cuentakilómetros parciales, además de con un práctico cofre de pequeño tamaño con cerradura situado encima del depósito, con espacio suficiente como para llevar la cartera y las gafas. Quizás lo único que se echa en falta sea un indicador de temperatura del motor, un elemento habitual en cualquier otro modelo.

Alfonso Agullera
Fotos: José Antonio Díaz



La alternativa del tren

COMBINACION PERFECTA

Además de permitir mayor libertad de movimientos, viajar en coche resulta más barato que utilizar cualquier otro medio de transporte. Sin embargo, para largos recorridos, el tren permite, sin renunciar a esa libertad que confiere el coche, realizar un viaje más cómodo y descansado.

PARA los conductores que consideran imprescindible moverse en coche para hacer turismo, pero odian realizar grandes recorridos al volante, combinar coche y tren puede ser la solución ideal. Además, se puede optar entre transportar el vehículo propio, un servicio barato y adaptable a cualquier necesidad, o alquilar uno en el destino, aprovechando la am-

plia oferta que ofrecen las empresas de alquiler dentro y fuera de España. Mandar el coche en tren evita la fatiga y el estrés de conducir, a cambio de tener que sujetarse a un horario y perder algún tiempo en la entrega y recogida del vehículo. El servicio de Auto-Expreso de Renfe, resulta cómodo, rápido y bastante económico, aunque el precio depende de la longitud del coche, la distancia del trayecto y el número de personas que lo acompañan. Las tarifas actuales en día azul y para cualquier recorrido que no exceda de mil kilómetros son: 5.525 pesetas si se trata de un utilitario pequeño -3,81 metros-, 7.650 pesetas para un coche medio -de 3,81 a 4,42 metros- y 9.775 pesetas para

los denominados de lujo -más de 4,42 metros-, cifras a las que hay que sumar el precio de un billete sencillo, aunque el coche vaya solo, pero que también se reducen un treinta por ciento si con él viajan tres o más personas. Así mismo, hay que tener presente que Renfe no admite vehículos de más de 1,63 metros de alto y 6,5 metros de largo aunque, en circunstancias especiales, pueden exceder esas medidas.

Para facilitar la tarea a los clientes, Auto-Expreso dispone de un servicio de entrega y recogida de vehículos, servicio que hay que solicitar con una antelación de, al menos, 24 horas y cuesta 1.400 pesetas; este precio se incrementa en 70 pesetas por kilómetro cuando la

recogida o entrega se debe efectuar fuera del casco urbano. Si es el cliente quien lleva o recoge el coche, deberá atenerse al horario estipulado por Auto-Expreso y hacerlo el mismo día de la facturación o llegada del coche, porque si la entrega o la recogida se demora -hay un plazo máximo de diez días- hay que abonar el estacionamiento.

También, antes de facturar, hay que asegurarse de que la documentación está en regla, comprobar que el vehículo esté bien cerrado y cui-

darse de no dejar nada de valor visible en el interior. El equipaje y los efectos personales pueden llevarse, bajo la exclusiva responsabilidad del cliente, en el maletero.

Con las mismas ventajas del viaje en tren y sin los inconvenientes que supone la facturación del coche, recurrir a una agencia de alquiler puede ser una buena alternativa. Es la opción más cara pero, a la vez, la más cómoda, ya que incluso permite elegir el vehículo. La mayoría de las empresas de alquiler de coches

disponen de servicio a domicilio y ofertas especiales y todas recomiendan hacer la reserva con dos o siete días de antelación, dependiendo del destino.

Coche propio, coche más tren, o tren y coche de alquiler son tres posibilidades con ventajas e inconvenientes y también con diferente precio. Para analizar lo que cuesta cada una de estas opciones hemos escogido, partiendo desde Madrid, cuatro itinerarios distintos y poder comparar los precios.

PARA REALIZAR LARGOS RECORRIDOS LA COMBINACIÓN DE COCHE Y TREN PUEDE RESULTAR LA SOLUCIÓN IDEAL.

	MADRID-BARCELONA (621 kms)			MADRID-SEVILLA (538Kms)			MADRID-PARIS (1620Kms)			MADRID-LA CORUÑA (609Kms)		
	Tipo B	Tipo C	Tipo D	Tipo B	Tipo C	Tipo D	Tipo A	Tipo B	Tipo D	Tipo B	Tipo C	Tipo D
AUTO-EXPRESO												
1 persona	18.250	22.500	26.750	17.770	22.020	26.495	40.130	46.080	49.820	19.370	23.620	27.870
4 personas	37.900	41.400	44.900	35.980	39.482	42.980	103.500	108.400	113.500	42.380	45.880	49.380
TREN+HERTZ												
1 persona	59.991	66.802	75.142	59.511	66.322	74.662	77.367	88.165	123.693	61.111	67.922	76.262
4 personas	81.591	88.402	91.594	79.671	86.482	89.674	143.437	154.236	189.763	86.071	92.862	101.222
TREN+EUROPCAR												
1 persona	41.240	76.942	117.807	40.760	76.462	117.372	62.987	83.273	168.281	42.360	78.044	118.927
4 personas	62.840	98.542	139.407	60.920	96.662	137.487	129.057	149.343	234.351	67.320	103.004	143.887
COCHE PROPIO												
4 personas	13.978	15.878	19.046	7.682	9.328	12.072	31.018	34.874	41.300	11.426	13.290	16.396

Tipo B: Renault Clio, Ford Fiesta, Peugeot 205 y similares. (Equivalente al tipo A francés). **Tipo C:** Seat Toledo, Ford Escort, Peugeot 309 y similares. (Equivalente al tipo B francés). **Tipo D:** Renault Safrane, Ford Orion, Peugeot 605 y similares. (Todos con aire acondicionado. Sólo Europcar incluye Mercedes 200). En los precios tren-coche se incluye el billete por pasajero y las reducciones de grupo. En los recorridos con coche propio va incluido el precio de los peajes. Hay que recordar que el precio del consumo de gasolina depende del modelo elegido.

Ir a Barcelona con coche propio, en un vehículo de los denominados tipo B por las agencias de alquiler, que consumiría aproximadamente siete litros a los 100 km, y teniendo en cuenta el peaje de la autopista, el viaje de ida y vuelta supondría



SI VIAJAN MÁS DE TRES PERSONAS EN EL TREN, TRANSPORTAR EL COCHE CUESTA UN TREINTA POR CIENTO MENOS.

13.978 pesetas. Ese mismo viaje en tren, llevando el coche y con un billete de segunda clase, costaría 18.250 pesetas. Si se viaja en tren, pero en la Ciudad Condal se alquila un coche del tipo B, durante una semana, el gasto será de 59.991 pesetas en Hertz y 41.240 pesetas en Europcar, precio que incluye el billete de tren.

Alquilar un Mercedes 200 en Europcar para recorrer la monumental Sevilla, con su Parque Tecnológico, costará 117.372 por semana, con billete de tren sencillo incluido. Si el Mercedes 200 nos pertenece y vamos por carretera, la gasolina que gastemos equivaldrá a 12.072 pesetas, que trasladándonos en tren se convertirán en 26.495 pesetas.

Recorrer París y visitar con los niños Euro Disney y el parque Axterix puede ser un sugerente viaje. Viajando por carretera, entre peajes y gasolina, se gastará una media de 34.874 pesetas, ida y vuelta. Elijiendo la oferta de Renfe en el Tren Hotel, donde una familia de cuatro miembros podrá disfrutar de un

compartimento de dos literas, y teniendo en cuenta la reducción en el precio del transporte del vehículo por reservar más de tres billetes, el viaje saldrá por 108.400 pesetas, lo que representa 27.100 pesetas por persona; cifra bastante interesante, sobre todo si en vez de una familia los que viajan son un grupo de amigos. Alquilar un coche por una semana en París a Europcar costará 38.157 pesetas, todo incluido, y si la compañía es Hertz serán 41.330 pesetas o 52.537 pesetas si se quiere con seguro de ocupantes y robo.

Son algunas de las posibilidades que se han estudiado, teniendo en cuenta las diferentes opciones. Con los mismos planteamientos, se ha desarrollado un cuadro comparativo donde quedan reflejadas las distintas combinaciones con sus precios correspondientes. Un vistazo a este cuadro ofrecerá al lector la posibilidad de elegir la modalidad que más le convenga, según sus preferencias y necesidades.

M^o Eugenia Díaz

14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

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

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



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

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

D. _____

Calle _____

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

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

Precio suscripción

España	14.560 ptas	América, África	35.256 ptas
Europa	29.016 ptas	Asia, Oceanía	48.516 ptas

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

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS

● Desde 1.330.000 hasta 1.995.000 pesetas
● Atmosféricos y sobrealimentados ● Tres y cinco puertas

La otra alternativa



Todavía hay mucha gente que no conoce la oferta de pequeños coches, y no tan pequeños, movidos por motores diésel. Con unas prestaciones similares a los de gasolina, el consumo es más bajo, pasan menos por el taller y la diferencia de precio no es tan elevada.

ENTRE poco más de 1.300.000 pesetas y justo dos millones, el mercado español ofrece una interesante oferta de automóviles pequeños y medianos impulsados con motores diésel. El usuario normal cuyo presupuesto no es demasiado elevado y que realiza cada día un ma-

QUÉ COCHES APARECEN EN EL DOSSIER

Aparecen las versiones básicas de las berlinas impulsadas con motores diésel, tanto atmosféricos como sobrealimentados. Hay otras versiones con un mejor equipamiento, lógicamente de superior precio, y algunas con carrocería de cinco puertas.

yor número de kilómetros, bien sea por el cambio de domicilio habitual a las afueras de la gran ciudad u otros motivos, se debe plantear la compra de un diésel. Y la oferta actual, por menos de dos millones de pesetas, es considerable.

En el momento actual no es necesario recorrer un elevado

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS



Peugeot 106 XND 3p.

1.330.000 ptas.

PRECIO: 8/10

Es el diésel menos potente y más barato de nuestro mercado. Esta versión XND en carrocería de tres puertas se caracteriza por un equipamiento básico, sin detalles lujosos; la única opción es la pintura metalizada.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Ayudado por una palanca de cambios que se maneja con precisión y suavidad, el comportamiento en carretera es agradable, si bien le cuesta recuperarse y, gracias a su reducido tamaño se desenvuelve muy bien por tráfico urbano. La dirección es un poco dura en parado, frena bien y la suspensión es cómoda.

ECONOMÍA: 8/10

No es el que menos consume, pero es el que menos consume, pero no llega a los seis litros cada cien kilómetros está muy bien. Con un depósito de combustible de 45 litros de capacidad, la autonomía media es superior a los 700 kilómetros, aunque puede ser mayor.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.360 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 50 CV a 5.000 rpm.
Par máximo:
8,4 mkg a 2.500 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 45 l.
Peso: 840 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 18,8 s.
Velocidad máxima: 145 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 43,0 s.

CONSUMOS

En ciudad: 5,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,3 l/100 km.
Consumo medio: 5,8 l/100 km.
Autonomía: 725 km.

NOTA MEDIA 7,7



Citroen AX 14 TD 3p.

1.348.352 ptas.

PRECIO: 8/10

Es junto al Peugeot 106 un diésel que no supera 1.350.000 pesetas. Esta variante de tres puertas viene de serie con lo justo pero puede ser equipada con elevalunas eléctricos, cierre centralizado de puertas y pintura metalizada.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Gracias a la suspensión independiente a las cuatro ruedas, la estabilidad, incluso en la curva más cerrada, no supone el menor problema. Sólo en conducción deportiva se podría pedir un menor balanceo de la carrocería en una carretera de montaña, pero las ruedas siguen «fielmente» el camino marcado por el conductor.

ECONOMÍA: 9/10

Es, sin duda, el diésel más económico de consumo de su categoría. Una cifra de cinco litros de consumo medio ponderado es de sobresaliente, y con un depósito de más de 40 litros la autonomía, según dicho consumo, es de unos 800 kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.360 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 53 CV a 5.000 rpm.
Par máximo:
8,6 mkg a 2.500 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 43 l.
Peso: 710 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 14,4 s.
Velocidad máxima: 155 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 40,7 s.

CONSUMOS

En ciudad: 5,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,7 l/100 km.
Consumo medio: 5,0 l/100 km.
Autonomía: 810 km.

NOTA MEDIA 8,0



Opel Corsa 1.5D Swing 3p.

1.390.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Una cifra bastante ajustada si tenemos en cuenta la excepcional presentación, habitabilidad y la novedad que representa en el mercado. Sorprende la posibilidad de montar dirección asistida y sistema antibloqueo de frenos.

COMPORTAMIENTO: 6/10

En terreno bacheado el coche bota más de la cuenta, con más incomodidad que peligro, debido a las reacciones secas provocadas por una suspensión que hace tope con facilidad. Es recomendable la opción de la dirección asistida porque en curvas cerradas o maniobras de aparcamiento resulta pesado mover el volante.

ECONOMÍA: 8/10

El conocido motor Isuzu de 50 caballos de potencia, unido a unos desarrollos bastantes largos dan como resultado unas cifras de consumo muy bajas; incluso en las peores condiciones el gasto de combustible apenas supera los seis litros y medio.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.487 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 50 CV a 4.800 rpm.
Par máximo:
9,2 mkg a 2.400 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 46 l.
Peso: 940 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 21,5 s.
Velocidad máxima: 147 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 47,7 s.

CONSUMOS

En ciudad: 5,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,3 l/100 km.
Consumo medio: 5,7 l/100 km.
Autonomía: 760 km.

NOTA MEDIA 7,0



Fiat Uno DS 3p.

1.396.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Otro de los diésel del segmento bajo con un precio inferior a un 1.400.000 pesetas. Esta versión de tres puertas, al igual que la mayoría de sus rivales, incorpora de serie un equipamiento básico y sin posibilidad de opciones.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Esta versión diésel del popular modelo italiano no está pensada para ir de «carreras» por una carretera de montaña pero se muestra «ágil» por todo tipo de terreno. A pesar de la dirección sin asistencia, el volante no resulta demasiado duro de mover, la suspensión es bastante cómoda y los frenos cumplen sin pegas.

ECONOMÍA: 7/10

Las cifras de consumo del Uno Diesel están en la línea de los tres modelos anteriores. El motor tiene una mayor cilindrada pero es sólo unos cuantos caballos más potente. Con un depósito de 42 litros la autonomía es de casi 650 kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.697 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 58 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
10,2 mkg a 2.900 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 42 l.
Peso: 885 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 18,4 s.
Velocidad máxima: 155 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 44,2 s.

CONSUMOS

En ciudad: 6,6 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,0 l/100 km.
Consumo medio: 6,1 l/100 km.
Autonomía: 640 km.

NOTA MEDIA 7,0



Peugeot 205 D Junior 3p.

1.403.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Uno de los modelos con más «solera» del mercado. Esta versión tiene la ventaja de que se vende «es una oferta promocional» con aire acondicionado, dirección asistida y elevalunas eléctricos incluidos en el precio.

COMPORTAMIENTO: 9/10

Una vez más, repetimos que es el coche de su segmento con una mejor estabilidad. Se desenvuelve con soltura en cualquier situación, las reacciones al límite no son nada violentas y el balanceo de la carrocería en las curvas es mínimo. Dirección y frenos son dos apartados que también están a la altura esperada.

ECONOMÍA: 8/10

El conocido y fiable motor XUD proporciona una envidiable economía de consumo y eso que el coche es algo más pesado que sus rivales. Los 50 litros de capacidad del depósito son también responsables de una autonomía superior a los 800 kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.769 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 60 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
11,4 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 50 l.
Peso: 895 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,1 s.
Velocidad máxima: 155 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 41,7 s.

CONSUMOS

En ciudad: 5,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,5 l/100 km.
Consumo medio: 5,8 l/100 km.
Autonomía: 810 km.

NOTA MEDIA 8,0

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS



Ford Fiesta 1.8D Cheers 3p.

1.419.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Este Ford es uno de los mejores diésel en cuanto a calidad de acabado y materiales empleados y además tiene un precio bastante ajustado. El equipamiento es austero y únicamente la pintura metalizada es opcional.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Sin que brille mucho la estabilidad, el Fiesta Diesel destaca por su facilidad de conducción. Un coche con un suave manejo de la palanca de cambios si bien la dirección adolece de falta de rapidez de respuesta, ya que necesita más de cuatro vueltas de volante para girar la dirección entre un extremo y el contrario.

ECONOMÍA: 9/10

Aunque el motor tiene una elevada cilindrada, casi 1.800 centímetros cúbicos, el consumo es casi equiparable al del AX, lo que significa unas cifras ridículas de gasto de combustible. La autonomía es también destacable: 770 kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.753 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 60 CV a 4.800 rpm.
Par máximo:
11,2 mkg a 3.500 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 42 l.
Peso: 815 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,0 s.
Velocidad máxima: 157 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 41,8 s.

CONSUMOS

En ciudad: 5,2 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,7 l/100 km.
Consumo medio: 5,1 l/100 km.
Autonomía: 770 km.

NOTA MEDIA 7,7



Renault Clio 1.9D RL 3p.

1.430.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Seguendo la tónica habitual de modelos anteriores, esta versión incorpora de serie un equipamiento poco completo, con la única opción de la pintura metalizada. Eso sí, es el más potente en su segmento.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Sin posibilidad de montar la dirección asistida, por lo que resulta algo duro mover el volante en parado, la estabilidad del Clio es uno de sus puntos fuertes. Con una suspensión cómoda que absorbe bien las irregularidades y un suave manejo de la palanca de cambios, el coche resulta muy fácil de conducir.

ECONOMÍA: 6/10

A pesar de los largos desarrollos de la transmisión, el consumo resulta un poco alto, sobre todo si se compara con las cifras de sus rivales cercanos. Respecto a la autonomía, está próxima a los 600 kilómetros gracias a los 43 litros de capacidad del depósito.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.870 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 65 CV a 4.500 rpm.
Par máximo:
12,3 mkg a 3.500 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 43 l.
Peso: 915 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 15,4 s.
Velocidad máxima: 159,2 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 42,2 s.

CONSUMOS

En ciudad: 7,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
8,2 l/100 km.
Consumo medio: 6,8 l/100 km.
Autonomía: 585 km.

NOTA MEDIA 6,7



Seat Ibiza 1.9D CL 3p.

1.522.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Aunque la cifra pueda parecer alta, hay que tener en cuenta que lleva de serie dirección asistida. El resto del equipamiento es similar al de sus rivales, es decir, sin elevalunas eléctricos ni cierre centralizado de puertas.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Gracias a un tren trasero de tipo autodireccional, la estabilidad del nuevo modelo es mucho mejor que en el Ibiza anterior. Gracias a la dirección asistida, este Seat se «mueve» con toda facilidad, ya sea en maniobras de aparcamiento o en las curvas más cerradas de un puerto de montaña. Ninguna crítica a los frenos.

ECONOMÍA: 7/10

El conocido propulsor Volkswagen de 1,9 litros de cilindrada es muy económico de consumo pero los casi 1.100 kilos de peso del coche son responsables de que las medias de consumo sean un «pelo» más elevadas. Muy bien la autonomía: 700 kilómetros.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.896 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 64 CV a 4.400 rpm.
Par máximo:
12,2 mkg a 2.400 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 47 l.
Peso: 1.075 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,5 s.
Velocidad máxima: 161 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 42,8 s.

CONSUMOS

En ciudad: 7,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,7 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,3 l/100 km.
Consumo medio: 6,3 l/100 km.
Autonomía: 700 km.

NOTA MEDIA 7,3

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS



Fiat Uno TD 5 3p

1.573.000 ptas.

PRECIO: 6/10

Algo caro resulta el precio de este pequeño diésel, que, aunque disponga de una sobrealimentación mediante turbocompresor, no deja de ser un utilitario de poca cilindrada. El equipamiento incluye elevalunas delanteros eléctricos.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El pequeño Fiat Uno, con tan sólo 1.367 centímetros cúbicos de cilindrada y 72 caballos de potencia, se sujeta en carretera de forma notable, a pesar de las mayores inercias y cierta tendencia del tren delantero a seguir recto en las curvas, debido al mayor peso de los motores de mecánica de gasoil.

ECONOMÍA: 8/10

El turbocompresor da nueva vida a este diésel, sin un incremento considerable de consumo de combustible. Las cifras hablan por sí solas, 5,4 litros de media a los cien kilómetros es lo que consume el Uno TD, lo que le permite alcanzar una buena autonomía.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.367 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección y turbo.
Potencia: 72 CV a 4.800 rpm.
Par máximo:
13,3 mkg a 3.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 42 l.
Peso: 910 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,7 s.
Velocidad máxima: 167,8 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 42,1 s.

CONSUMOS

En ciudad: 5,8 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
5,8 l/100 km.
Consumo medio: 5,4 l/100 km.
Autonomía: 777 km.

NOTA MEDIA 7,0



Fiat Tipo 1.7D CL 5p.

1.640.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Por este precio Fiat ofrece poco más que un coche de casi cuatro metros de longitud, pues no incorpora nada de equipamiento. También la lista de las opciones de compra de equipo son bastante escasas.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El comportamiento del Tipo diésel es satisfactorio en todos los aspectos y cómodo sobre todo tipo de terreno como es de esperar de una berlina de vocación viajera. En este sentido se le ha dotado de unas suspensiones blandas que favorecen en todo momento la comodidad de los pasajeros, pero que no perjudica su estabilidad.

ECONOMÍA: 8/10

Notable es el consumo de gasóleo de este diésel, que con 6,2 litros de combustible de media cada cien kilómetros, puede recorrer más de ochocientos kilómetros sin repostar. Lo que es una lastima es que el motor se queda algo corto a la hora de andar.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.697 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 58 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
10,2 mkg a 2.900 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 55 l.
Peso: 1.060 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 17,8 s.
Velocidad máxima: 150 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: -

CONSUMOS

En ciudad: 6,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,7 l/100 km.
Consumo medio: 6,2 l/100 km.
Autonomía: 837 km.

NOTA MEDIA 6,7



Peugeot 205 TD Plus 3p.

1.670.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Este veterano modelo de Peugeot justifica su alto precio por el excelente motor turboalimentado, potente y fiable que desarrolla 78 caballos. Tanto el equipamiento así como las opciones brillan por su ausencia.

COMPORTAMIENTO: 8/10

Los técnicos de la marca del león han obtenido unos estupendos resultados en los estudios hechos en las suspensiones. Han reforzado y endurecido en su justa medida todos los elementos de las suspensiones para compensar el mayor aumento de peso del motor, sin que ello afecte a la comodidad de los pasajeros.

ECONOMÍA: 6/10

El 205 turbodiésel sacrifica el tener un consumo muy aquilatado en beneficio de un motor que, salvo por su mayor sonoridad, no se nota que es diésel. Las aceleraciones son de lo mejor que podemos encontrar en este tipo de mecánicas de poca cilindrada.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.796 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección y turbo.
Potencia: 78 CV a 4.300 rpm.
Par máximo:
16,0 mkg a 2.100 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 50 l.
Peso: 925 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,6 s.
Velocidad máxima: 175 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 37,1 s.

CONSUMOS

En ciudad: 8,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,5 l/100 km.
Consumo medio: 7,5 l/100 km.
Autonomía: 666 km.

NOTA MEDIA 6,3



Fiat Tempra 1.9DS

1.730.000 ptas.

PRECIO: 6/10

Los usuarios que hagan muchos kilómetros al año y que no necesiten un vehículo de repuesta rápida, encontrarán en este coche un buen aliado para andar caminos. Entre su equipo de serie dispone de elevalunas eléctricos.

COMPORTAMIENTO: 6/10

Al Tempra le gusta viajar pero no correr, sus suspensiones están enfocadas hacia la comodidad, en este sentido monta una amortiguación blanda y es difícil que pueda sorprendernos con alguna desbandada al afrontar carreteras con muchas curvas. En cuanto a frenos, adolece de unas distancias de frenado largas.

ECONOMÍA: 9/10

En este capítulo el Fiat Tempra es un auténtico campeón, su consumo medio, de 5,9 litros, es realmente bajo. No será un coche de andar rápido, pero permite el lujo de sobrepasar los mil kilómetros sin tener la molestia de parar en alguna gasolinera a repostar.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.929 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 65 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
12,1 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 65 l.
Peso: 1.130 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 17,4 s.
Velocidad máxima: 162 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: -

CONSUMOS

En ciudad: 6,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,4 l/100 km.
Consumo medio: 5,9 l/100 km.
Autonomía: 1.051 km.

NOTA MEDIA 7,0



Opel Corsa 1.5TD GLS 5p.

1.745.000 ptas.

PRECIO: 5/10

Aunque este coche equipе de serie elevalunas eléctricos, cierre centralizado y dirección asistida entre los elementos más importantes de su equipamiento, no deja de ser un utilitario diésel, por lo cual su precio nos parece alto.

COMPORTAMIENTO: 5/10

El comportamiento dinámico del pequeño Corsa presenta algunas irregularidades en su tren delantero. La imprecisión en las curvas, fundamentalmente si el piso no se encuentra en perfecto estado, es de inseguridad. Los frenos son aceptables, pero muestran síntomas de fatiga en cuanto abusamos del pedal.

ECONOMÍA: 9/10

Aunque el Corsa incorpore un motor turboalimentado, su potencia no es elevada, desarrolla 66 caballos, muy aprovechables y agradables en su funcionamiento desde bajas revoluciones. Pero sobre todo es un motor que permite ahorrar mucho combustible.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.477 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección y turbo.
Potencia: 66 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
13,5 mkg a 2.600 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 42 l.
Peso: 850 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,1 s.
Velocidad máxima: 168 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 41,8 s.

CONSUMOS

En ciudad: 5,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,0 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,0 l/100 km.
Consumo medio: 5,0 l/100 km.
Autonomía: 840 km.

NOTA MEDIA 6,3

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS



Renault 19 1.9D RL

1.770.000 ptas.

PRECIO: 5/10

También este coche nos parece alto de precio dado el rendimiento de su motor y sobre todo porque el equipamiento de serie monta lo mínimo indispensable. En cuanto a opciones tan sólo se dispone de la pintura metalizada.

COMPORTAMIENTO: 8/10

El mayor peso del motor diésel respecto a uno de gasolina, se deja notar en el tren delantero del Renault 19, pero de forma poco criticable. El comportamiento en curvas es bueno y las suspensiones mantienen un adecuado compromiso entre comodidad y estabilidad. Lo que resulta duro de tacto al pisarlo es el embrague.

ECONOMÍA: 8/10

Reducido gasto de gasóleo y larga autonomía configuran las mejores virtudes de este motor. Cualidades que unidas a una carrocería espaciosa y a un maletero que da mucho de sí, hacen del Renault 19 un vehículo idóneo para viajar tranquilo y barato.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.870 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 65 CV a 4.500 rpm.
Par máximo:
12,3 mkg a 2.250 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 55 l.
Peso: 1.030 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 15,7 s.
Velocidad máxima: 161 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: -

CONSUMOS

En ciudad: 7,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,6 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,2 l/100 km.
Consumo medio: 6,4 l/100 km.
Autonomía: 809 km.

NOTA MEDIA 7,0



Fiat Tipo 1.9D SX 5p.

1.790.000 ptas.

PRECIO: 6/10

Esta versión atmosférica de gasóleo, además de aportar algo más de motor, cuenta en su equipo de serie con elementos como: elevalunas eléctricos, dirección asistida (de agradecer en este tipo de vehículos) y elevalunas eléctricos.

COMPORTAMIENTO: 7/10

En comportamiento dinámico, supera nuestras pruebas de estabilidad con buena nota. Esta versión de Fiat Tipo diésel destaca por la nobleza de sus reacciones que le hace afrontar todo tipo de terrenos sin que el tren delantero proteste demasiado. Lo único que enturbia su buen andar es lo rumoroso del motor.

ECONOMÍA: 8/10

No es un motor que se distinga por unas prestaciones brillantes, es más bien discreto en su andar y esto beneficia a su economía que, con un consumo de 6,3 litros cada cien kilómetros, se sitúa en una posición privilegiada entre los diésel de más cilindrada.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.929 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 65 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
12,1 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 55 l.
Peso: 1.060 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,5 s.
Velocidad máxima: 160 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: -

CONSUMOS

En ciudad: 6,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,5 l/100 km.
Consumo medio: 6,3 l/100 km.
Autonomía: 823 km.

NOTA MEDIA 7,0



Ford Escort 1.8D CLX 5p.

1.799.000 ptas.

PRECIO: 4/10

Teniendo en cuenta las bajas prestaciones del motor y el equipamiento absolutamente básico, su precio nos parece caro. Por 100.000 pesetas más se ofrece un pack con dirección asistida, elevalunas eléctricos y cierre.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Con una buena estabilidad en curvas, el comportamiento no tiene grandes defectos y resulta agradable de conducir por unos tarados adecuados de la suspensión. Sin embargo, lo que sí falla es el motor, que cuando llega el primer repecho empieza a perder velocidad y es necesario reducir a una velocidad inferior.

ECONOMÍA: 7/10

Lo más interesante de este modelo es la economía de consumo que proporciona su motor de casi 1.800 centímetros cúbicos (el mismo del Fiesta), economía que le lleva a recorrer hasta 800 kilómetros sin tener que parar a repostar.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.753 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 60 CV a 4.800 rpm.
Par máximo:
11,2 mkg a 2.500 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 55 l.
Peso: 1.050 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,1 s.
Velocidad máxima: 156,2 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 43,7

CONSUMOS

En ciudad: 5,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,2 l/100 km.
Consumo medio: 6,8 l/100 km.
Autonomía: 800 km.

NOTA MEDIA 6,0

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS



Ford Orion 1.8D CLX

1.839.000 ptas.

PRECIO: 4/10

Este modelo tiene a favor, la buena calidad de acabado, de la que Ford hace gala. Respecto a su equipamiento de serie es básico. Hay que recurrir a las opciones disponibles para poder disponer de elevadas eléctricas, cierre centralizado o dirección asistida.

COMPORTAMIENTO: 7/10

Su motor de 1,8 litros de cubijaje, con un rendimiento de 60 caballos; debido a unos desarrollos del cambio un poco largos obliga a utilizar de forma intensiva la caja de cambios para poder sacarle un buen partido. Lo más favorable de este modelo es su elevado confort de marcha.

ECONOMÍA: 8/10

Las prestaciones de su motor no son elevadas, pero a su favor tiene un consumo bajo, que permite con un depósito de combustible (55 litros) realizar viajes cercanos a los 800 kilómetros, sin necesidad de repostar. Incluso en las condiciones más difíciles de tráfico urbano sus cifras son bajas.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.753 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 60 CV a 4.800 rpm.
Par máximo:
11,2 mkg a 2.500 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 55 l.
Peso: 1.100 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,1 s.
Velocidad máxima: 156 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 43,7 s.

CONSUMOS

En ciudad: 5,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,5 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,2 l/100 km.
Consumo medio: 6,8 l/100 km.
Autonomía: 760 km.

NOTA MEDIA 6,3



Citroën ZX 1.9D Reflex

1.841.084 ptas.

PRECIO: 8/10

El Citroën ZX Diesel, tiene un precio muy aceptable. Ya que se ha conseguido un excelente equilibrio en diseño de carrocería. Con la suma de un portentoso motor como el XUD 1.9 que empuja mucho y gasta poco, el rendimiento a largo plazo está asegurado.

COMPORTAMIENTO: 7/10

En este apartado el Citroën ZX tiene una de sus mejores bazas. El incremento de peso sobre el tren delantero no ha supuesto ningún cambio en la estabilidad del coche. El ZX 1.9 Diesel entra en las curvas con gran precisión y la natural tendencia a tirar de morro resulta perfectamente controlable.

ECONOMÍA: 8/10

En un diésel la economía está por encima de todo lo demás, sin embargo el ZX Diesel es un familiar ahorrador como pocos, que además cuenta con unas prestaciones más que aceptables, y está especialmente indicado para aquellos que hagan un gran número de kilómetros al año.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.905 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 71 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
12,5 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 56 l.
Peso: 1.035 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,7 s.
Velocidad máxima: 166 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 41,6 seg.

CONSUMOS

En ciudad: 7,1 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,1 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,2 l/100 km.
Consumo medio: 6,5 l/100 km.
Autonomía: 810 km.

NOTA MEDIA 7,7



Volkswagen Golf 1.9 CLD

1.860.000 ptas.

PRECIO: 7/10

El Volkswagen Golf 1.9 D cuenta con un precio bastante atractivo y, aunque no tenga más caballos que otros modelos, sí tiene una calidad de acabado fenomenal. Además su mecánica es muy robusta y fiable, por lo que esta opción es bastante interesante.

COMPORTAMIENTO: 6/10

El comportamiento general es muy noble en curvas. Es un modelo que llanea bien, pero se agota al llegar a las primeras cuestas, quedándose justo de potencia. Las prestaciones son pobres, y esto influye negativamente en las recuperaciones al hacer adelantamientos en carretera.

ECONOMÍA: 7/10

Aquí es donde juega sus bazas el pequeño Golf, hay pocos modelos en el mercado de este tamaño que se le pongan a su altura. Por contra es la versión con el acabado básico, y se echa en falta detalles tales como, la dirección asistida, luz de reserva de combustible y alguna otra cosa.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.896 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 64 CV a 4.400 rpm.
Par máximo:
17,7 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 55 l.
Peso: 1.020 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,9 s.
Velocidad máxima: 152 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 44,8 s.

CONSUMOS

En ciudad: 7,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,3 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,0 l/100 km.
Consumo medio: 6,8 l/100 km.
Autonomía: 760 km.

NOTA MEDIA 6,7



Opel Astra 1.7D GL 5p.

1.862.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Aunque hay otros modelos con mecánicas algo más potentes, el Opel Astra cuenta con una moderna carrocería, también tiene un equipamiento interior bastante completo y la parte mecánica es realmente brillante y económica, por lo que su precio es aceptable.

COMPORTAMIENTO: 7/10

La estabilidad del Opel Astra es bastante buena en todo tipo de carreteras y las suspensiones están bastante conseguidas. Tiene tendencia a deslizarse de morro, debido a la pesadez de su motor, pero esto es fácilmente controlable, ya que cuenta con una buena dirección asistida.

ECONOMÍA: 8/10

Tiene un motor no excesivamente potente y la velocidad máxima suera por poco los 150 kilómetros por hora. El gasto de combustible, al igual que en la mayoría de estos modelos diésel, es bastante moderado, por lo que es un modelo idóneo para sacarle el jugo en bastantes años de uso.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.698 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 60 CV a 4.600 rpm.
Par máximo:
10,7 mkg a 2.400/2.600 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 52 l.
Peso: 1.025 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 18,5 s.
Velocidad máxima: 153 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 46,5 s.

CONSUMOS

En ciudad: 6,7 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,0 l/100 km.
Consumo medio: 5,9 l/100 km.
Autonomía: 830 km.

NOTA MEDIA 7,3

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS



Seat Toledo 1.9D Class

1.945.000 ptas.

PRECIO: 7/10

La marca española ofrece una de las berlinas diésel más interesantes del mercado. A pesar de no contar con aire acondicionado en su equipamiento de serie, el Seat Toledo ofrece una excelente relación calidad-precio.

COMPORTAMIENTO: 7/10

La estabilidad del Toledo es una de sus mejores bazas. Es noble y dispone de una amortiguación eficaz en todo tipo de carreteras. La respuesta del motor es muy buena con 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 diésel 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 ocho litros de combustible cada cien kilómetros por término medio.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.896 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 68 CV a 4.400 rpm.
Par máximo:
13,0 mkg a 2.200 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 60 l.
Peso: 1.105 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 15,4 s.
Velocidad máxima: 166 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 41,3 seg.

CONSUMOS

En ciudad: 5,9 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,4 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,8 l/100 km.
Consumo medio: 5,5 l/100 km.
Autonomía: 1.040 km.

NOTA MEDIA 7,3



Ford Escort 1.8 TD CLX 5p.

1.979.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Un equipamiento de serie notable, un buen motor de cuatro cilindros y una buena calidad de acabado, permiten al Ford Escort TD estar a una gran altura frente a sus rivales, a pesar de tener un precio algo más elevado.

COMPORTAMIENTO: 8/10

En el apartado mecánico, el Escort 1.8 TD roza el notable. Las suspensiones, están muy logradas y le confieren a este coche una estabilidad de impresión. El motor de cuatro cilindros turboalimentado parece de todo menos diésel y brilla con luz propia gracias a su excelente rendimiento. Cuenta con una buena dirección asistida.

ECONOMÍA: 7/10

Una gestión electrónica de última generación se encarga de que el consumo de gasóleo sea contenido. Ni circulando a ciento cuarenta kilómetros por hora se consiguen sobrepasar los diez litros de gasóleo. Teniendo en cuenta el equipo y su calidad es un buen producto.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.753 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección y turbo.
Potencia: 90 CV a 4.500 rpm.
Par máximo:
18,1 mkg a 2.200 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 55 l.
Peso: 1.095 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,7 s.
Velocidad máxima: 172 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 7,5 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,8 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,2 l/100 km.
Consumo medio: 6,5 l/100 km.
Autonomía: 838 km.

NOTA MEDIA 7,3



Fiat Tempra TD S

1.980.000 ptas.

PRECIO: 7/10

El Tempra TD, cuenta con una buena relación calidad-precio. No tiene más equipamiento que otras versiones por este precio. Pero sin embargo sí cuenta con una buena fiabilidad mecánica y su motor ofrece buenas prestaciones.

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 Tempra cuenta con esa nobleza y con unas prestaciones de primera que permiten una agilidad razonable, y en carretera se muestra muy homogéneo y rápido.

ECONOMÍA: 8/10

Con un interior muy bien aprovechado, el Tempra TD es un acogedor familiar, que no renuncia a devorar kilómetros con facilidad. Su precio y equipo terminan de redondear esta interesante oferta para quien aspire a recorrer kilómetros de forma barata y sin problemas.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.929 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección y turbo.
Potencia: 92 CV a 4.100 rpm.
Par máximo:
19,4 mkg a 2.700 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 65 l.
Peso: 1.160 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 13,7 s.
Velocidad máxima: 181 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: 47,2 seg.

CONSUMOS

En ciudad: 6,3 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
5,2 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
7,3 l/100 km.
Consumo medio: 6,1 l/100 km.
Autonomía: 1.015 km.

NOTA MEDIA 7,7



Volkswagen Vento 1.9 CLD

1.995.000 ptas.

PRECIO: 7/10

Aunque no cuenta con un equipamiento muy completo, el último modelo de Volkswagen tiene de serie dirección asistida y elevadas eléctricas. El excelente acabado interior hace que se equilibre la balanza.

COMPORTAMIENTO: 7/10

El Vento 1.9 D hace gala de un comportamiento muy agradable. Su motor no es muy brillante, pero cuenta con un tren delantero que se asienta con mucha firmeza sobre el asfalto. En su interior, apenas se deja oír el motor, sin duda gracias a los técnicos que han realizado un buen trabajo de insonorización en el habitáculo.

ECONOMÍA: 8/10

Cuenta con unos consumos muy ajustados, de apenas cinco litros a 90 kilómetros por hora lo que le hace tener una buena autonomía. Pero, como cuenta con un escaso equipamiento, la factura del Vento 1.9 Diesel, puede subir considerablemente.

FICHA TÉCNICA MOTOR

4 cilindros en línea de 1.896 cc.
Alimentación:
Bomba de inyección.
Potencia: 64 CV a 4.400 rpm.
Par máximo:
12,6 mkg a 2.000 rpm.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Capacidad del depósito de combustible: 55 l.
Peso: 1.075 kg.

PRESTACIONES

Aceleración de 0 a 100 km/h: 18,1 s.
Velocidad máxima: 156 km/h.
Recuperación 1.000 m. desde 40 Km/h en 5ª: —

CONSUMOS

En ciudad: 7,0 l/100 km.
En carretera a 90 km/h:
4,9 l/100 km.
En autopista a 120 km/h:
6,6 l/100 km.
Consumo medio: 6,2 l/100 km.
Autonomía: 880 km.

NOTA MEDIA 7,3

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS

...kilometraje al año para que compense la compra de un coche de estas características. Además, marcas como Citroën o Peugeot llevan meses ofreciendo sus diésel de la gama baja (AX o 106 y ZX) al mismo precio que las versiones de gasolina, lo que supone un importante ahorro.

Pero lo más destacable de estos diésel modernos es el bajísimo consumo, unas buenas prestaciones y que la diferencia entre el litro de gasolina y el de gasoil sigue siendo favorable.

Entre los coches que aparecen en el dossier, hay que distinguir los del segmento bajo (léase 106, AX, Corsa, Uno, 205, Fiesta, Clio e Ibiza y los del superior como el R-19, Volkswagen Golf y Vento, Citroën ZX, Fiat Tipo y Tempra, Ford Escort y Orion, Opel Astra y Seat Toledo.



FORD FIESTA TD

También hay que señalar que, dentro de cada segmento, se venden versiones con motor atmosférico y turboalimentado.

Estos desarrollan unas prestaciones muy brillantes y dejan atrás a sus homólogos de gasolina de la misma potencia.



FIAT TEMPRA TD 5



VW VENTO 1.9 TD

Señalar que el Fiat Tipo Turbo Diesel se queda fuera porque cuesta exactamente dos millones de pesetas (siempre hablamos con IVA y transporte incluido a falta de placas de matrícula), lo mismo que el Fiat Tempra Station Wagon que ya ha aparecido en estas páginas de un dossier anterior dedicado a los familiares.

La opción más lógica para las familias más numerosas son los modelos de mayor tamaño, aunque también son los más próximos a los dos millones de pesetas.

Equipo de pruebas Motor 16



OPEL CORSA 1.5 D SWING

PRECIOS NUEVOS

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que 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	Dirac.	ABS	Llantas
ACM														
ACM Off D Techo metálico	1.619.760	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-
ACM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-
ACM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-

ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000

ALFA ROMEO														
33 1.3	1.600.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	-	-	64.500
33 1.3 Imola	1.550.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	180.000	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
33 1.5 le	1.811.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	63.000	64.500
33 1.7 le	1.965.000	1.712	105	188	9,5	8,4	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	64.500
33 1.7 le 16V Sport	2.090.000	1.712	107	205	8,4	8,8	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.730.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	183.000	35.000	Serie	Serie	Serie	144.000	64.500
155 1.7 Twin Spark	2.160.000	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	180.000
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	180.000
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 2.0 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	180.000
164 2.0 Twin Spark	3.350.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	-	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.530.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.830.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.040.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	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	3.300.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	-	Serie	Serie	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	84	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	84	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	84	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
243 D	1.707.087	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.462	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

ASIA MOTORS														
Rocsta 1.8 G Cat.	2.277.000	1.789	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.845.000	2.164	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D	2.145.000	2.164	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie

AUDI														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.3 E	3.648.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.6 E V6	3.843.000	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.	4.222.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 2.8 E V6	4.449.000	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	4.959.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
80 1.9 TDI	3.359.000	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	4.298.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	163.498
100 2.3 E	3.975.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.286.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	4.899.000	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.	5.202.000	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	5.488.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.421.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI	4.677.000	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	4.729.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 Avant 2.5 TDI	5.126.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	3.895.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.245.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.758.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.319.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.688.000	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														
Freeclimber 2 R i	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	-	Serie	Serie	Serie	Serie	64.359
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	-	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

ALFA ROMEO

OFERTAS
Alfa 155 1.7 T.S.:
Promoción especial de lanzamiento con un descuento de **170.000 pesetas** o aire acondicionado gratis.



AUDI

El precio final de los modelos de la gama Audi han experimentado una subida que se sitúa entre las **50.000 pesetas** y las **145.000 pesetas**. Tan sólo los Audi V8, el Audi 2.3 Cabrio y todos los elementos opcionales mantienen los mismos precios.

OFERTAS
80, 100 y Coupé:
Todos los modelos que no incorporan en su equipamiento de serie el Airbag tienen un descuento entre **200.000 y 300.000 pesetas**.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
318i Cabrio	3.857.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	106.168	159.488
318i Cabrio Aut.	4.069.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	106.168	159.488
320i Coupé	3.940.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	4.225.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	3.671.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	159.488
320i 4p Aut.	3.956.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	159.488
325i Coupé	4.555.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.839.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	4.431.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	4.705.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.399.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.667.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	195.217	73.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	5.145.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.413.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	6.138.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	6.422.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	195.217	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Coupé	6.878.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD	3.857.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	197.122
325 TD Aut.	4.142.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	268.077	96.527	Serie	Serie	Serie	Serie	197.122
324 TD Touring	4.603.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	195.217	96.527	112.616	Serie	Serie	Serie	Serie
324 TD Touring Aut.	4.910.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	195.217	96.527	112.616	Serie	Serie	Serie	Serie
518i	3.682.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	228.129
520i	4.323.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	199.464
520i Aut.	4.609.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	199.464
525i	5.128.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525i Aut.	5.439.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	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
N-5	10.676.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.700.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
520i Touring Aut.	4.984.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i Touring	5.522.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i Touring Aut.	5.806.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525i X Touring	6.273.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
525i X Touring Aut.	6.601.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	160.314
530i Touring	6.699.000	2.997	218	236	8,5	12,4	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Touring Aut.	7.043.000	2.997	218	231	9,4	13,0	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TD	4.323.000	2.498	115	194	12,9	7,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TD Aut.	4.605.000	2.498	115	190	13,9	8,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TDS	4.817.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TDS Aut.	5.144.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 TD Touring	4.700.000	2.498	115	188	13,7	8,3	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	159.386
525 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
525 TDS Touring	5.221.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
525 TDS Touring Aut.	5.559.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	122.629	Serie	Serie	Serie	Serie	154.607
730i	6.234.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	188.979
730i Aut.	6.600.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	188.979
730i V8	7.268.000	2.997	218	233	8,5	12,4	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
730i V8 Aut.	7.645.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i Aut.	9.167.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i L Aut.	9.994.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	148.681	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i L Aut.	10.875.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.950.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 Ci	13.417.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 Ci Aut.	13.417.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 CSI Aut.	15.943.000	5.589	380	250	5,9	16,4	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CADILLAC

Seville STS V8 Aut.	8.098.626	4.585	295	240	7,6	13,0	518,5	Serie						
Eldorado TC V8 Aut.	8.294.118	4.585	295	240	7,6	13,0	513,5	Serie						

CHEVROLET

Blazer S-10 V6 Aut.	3.604.739	4.300	160	173	12,2	13,2	449,0	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	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	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	Serie	Serie
Gran Voyager SE 3.3 Aut.	3.059.864	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	(2)	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	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	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Gran Voyager LE 3.3 Aut.	3.422.003	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	(2)	41.344	74.624	Serie	Serie	192.000	89.600

NOTA: Opción (1): Elevalunas eléctricos delanteros y traseros: 57.600 ptas. Opción (2): Doble equipo de aire acondicionado: 300.800 pta en SE y 273.792 en LE. To dos los modelos de la gama Chrysler incorporan el Airbag como elemento de serie.

CITROEN

AX 3p 11 TE 4V	1.074.936	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	20.454	15.979	15.978	-	-	-
AX 3p 11 TE 4V Cat.	1.137.622	1.124	60	164	12,9	6,1	352,5	-	20.454	15.979	15.978	-	-	-
AX 3p Top Ten	1.092.020	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	20.454	(1)	(1)	-	-	-
AX 3p Top Ten Cat.	1.142.022	1.124	60	167	12,7	6,1	352,5	-	20.454	(1)	(1)	-	-	-
AX 3p Image Cat.	1.230.000	1.124	60	167	12,7</									

PRECIOS NUEVOS



FIAT

OFERTAS

Uno (excepto Fire):
150.000 pesetas de descuento.
Tipo 1.4 S:
Sobretasación de 100.000 pesetas sobre el coche usado.

Tipo (resto de gama):
100.000 pesetas de descuento.

Tempra:
Sobretasación de 100.000 pesetas sobre el coche usado.

Croma:
250.000 pesetas de sobretasación en el coche usado.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	4.566.998	2.088	110	192	12,4	8,0	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	219.412	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.	5.685.248	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 elevaluas eléctricos delanteros, cierre centralizado, asientos traseros partidos, limpia luneta trasera, lunas tintadas y pintura metalizada: 78.438 ptas. NOTA (2): Opción conjunta, incluye elevaluas eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, espejo retrovisor derecho eléctrico: 44.032 ptas. NOTA (3): Opción conjunta, incluye elevaluas 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 elevaluas eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, asientos traseros fraccionados, lunas tintadas y pintura metalizada: 48.740 ptas.

DACIA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Dacia TLX Berlina 4 vel.	717.913	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.	740.735	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	2.795	102	145	17,2	12,6	411,5	202.866	39.361	Serie	Serie	Serie		Serie
Feroza EL II 1.6i 16V	2.664.415	1.589	95	150	11,7	9,8	368,5	212.318	27.426	Serie	Serie	Serie		Serie

DE TOMASO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Pantera GT-55	21.500.000	4.942	305	270		19,0	436,5			Serie	Serie	Serie		Serie

FERRARI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Monzial T	15.330.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5			Serie	Serie	Serie		Serie
Monzial T Cabrio	17.080.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5			Serie	Serie	Serie		Serie
348 TB	16.080.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0			Serie	Serie	Serie		Serie
348 TS	16.840.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0			Serie	Serie	Serie		Serie
512 TR	28.760.000	4.943	422	314	4,8	18,4	448,0			Serie	Serie	Serie		Serie

FIAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Cinquecento	890.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	140.000	18.688	17.500	17.500			
Cinquecento Suite	1.040.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5		18.688	Serie	Serie			
Panda 4x4 i Trekking	1.327.000	999	50	135	17,5	7,6	347,5		18.688	17.500	17.500			
Uno 45 3p.	1.137.000	999	45	145	17,0	6,4	364,5	150.000						
Uno 60 3p.	1.202.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688					
Uno 60 Start 3p.	998.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5		18.688					
Uno 60 S 3p.	1.305.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920			
Uno 60 5p.	1.264.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688					
Uno 60 S 5p.	1.367.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920			
Uno 70 IE S 3p.	1.375.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			
Uno 70 IE SX Formula 3p.	1.340.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9		18.688	Serie	17.920			Serie
Uno 70 IE SX 3p.	1.502.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			49.920
Uno 70 IE SX 5p.	1.565.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie			49.920
Uno Selecta 1.4 5p	1.665.000	1.372	71	157	14,0	8,7	368,9	150.000	18.688	Serie	17.920			49.920
Uno DS 3p.	1.396.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9							
Uno DS 5p.	1.523.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9		18.688	Serie	17.920			
Uno TD S 3p.	1.573.000	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9		18.688	Serie	Serie			50.000
Tipo 1.4 S 3p	1.525.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	66.000		50.000
Tipo 1.6 SX 3p	1.715.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.8 GT IE 3p	1.920.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Tipo 2.0 ie 16V 3p	2.290.000	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Tipo 1.4 S 5p	1.580.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	66.000		50.000
Tipo 1.4 SX 5p	1.730.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie		50.000
Tipo 1.6 S 5p	1.675.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	66.000		50.000
Tipo 1.6 SX 5p	1.790.000	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	2.010.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tipo 1.7 D CL 5p	1.640.000	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	150.000	30.000			66.000		
Tipo 1.5 D SX 5p	1.790.000	1.929	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	2.000.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie



DARMA, S.A.



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	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Tempra 1.4 L	1.625.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000					
Tempra 1.4 SX	1.750.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000	Serie	Serie			
Tempra 1.6 S	1.730.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4		35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.6 SX	1.845.000	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	2.095.000	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	2.380.000	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	1.730.000	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4		35.000	Serie	Serie	66.000		
Tempra 1.9 TD S	1.980.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	23.500	23.500	Serie		
Tempra 1.9 TD SX	2.200.000	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	1.885.000	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2		35.000	23.500	23.500	Serie		
Tempra 1.8 ie SLX SW	2.355.000													

PRECIOS NUEVOS



MERCEDES

OFERTAS

190, 200 y 400:
Estos modelos de Mercedes disfrutan de unos succulentos descuentos que se establecen entre 270.000 y 800.000 pesetas.

Financiación:
También se ofrecen importantes ofertas de financiación con las que se obtienen mensualidades de hasta 69.753 pesetas, sin entrada, en los modelos promocionados.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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
Accord S 2.0i 16V	2.630.000	1.997	131	200	10,2	9,3	468,5	205.275	-	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	-	-
Accord LS 2.0i 16V Aut.	3.285.275	1.997	131	200	10,2	9,2	468,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Prelude 2.2i 16V 4WS VTEC	4.450.000	2.157	185	230	7,2	9,5	444,0	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	-	-
Legend 3.2i V6 24V Aut.	6.860.000	3.206	204	223	8,1	11,5	494,0	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	-	-	-	-	-	-

HYUNDAI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Pony 1.3 LS 3p	1.211.000	1.298	72	150	16,2	8,1	410,1	-	25.000	-	-	-	-	-
Pony 1.5 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	25.000	Serie	-	Serie	-	-
Pony 1.5 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	25.000	Serie	Serie	Serie	-	50.000
Pony 1.5 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	25.000	Serie	Serie	Serie	-	50.000
S - Coupé 1.5i LS 12V	1.900.000	1.495	92	185	-	9,6	421,5	150.000	25.000	Serie	-	Serie	-	50.000
S - Coupé 1.5i GT 12V Turbo	2.330.000	1.495	115	194	9,2	9,6	421,5	Serie	25.000	Serie	-	Serie	-	Serie
Lantra 1.6i GLS 16V	1.820.500	1.593	114	187	-	10,2	435,8	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	50.000
Lantra 1.8i GT 16V	1.982.000	1.836	126	190	-	10,0	435,8	150.000	25.000	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
--	-------	----	-----	---	------	-------	---	-------	-------	-------	---	-------	---	-------

INNOCENTI

Elba 1.5i Lx.	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.

JEEP

Wrangler 2.5 Techo Lona	2.291.639	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.791	-	-	Serie	-	85.352
Wrangler 2.5 Techo Duro	2.502.115	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.791	-	-	Serie	-	85.352
Wrangler 4.0 Laredo	2.894.754	3.960	178	175	9,4	16,5	388,0	150.813	37.791	-	-	Serie	-	Serie
Jeep Cherokee 2.5	3.113.217	2.466	122	160	14,5	14,0	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Jeep Cherokee 4.0 Aut.	3.443.869	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	Serie	37.791	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
Grand Cherokee 4.0 Laredo Aut.	3.796.064	3.960	185	180	10,6	15,8	448,9	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

KORANDO

K4D	1.943.000	2.238	68	142	-	12,7	386,9	-	-	-	-	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	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Samara 1.5 LX Cat. 3p	1.112.889	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Samara 1.5 4p	999.000	1.499	71	156	12,8	7,7	420,5	-	20.781	-	-	-	-	-
Samara 1.3 5p	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	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Samara 1.5 LX Cat. 5p	1.183.827	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Niva 1.6 4x4	999.000	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-
Niva 1.6 4x4 Ikra	1.401.759	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	-	-	-	-	-	Serie
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.428.570	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-

LANCIA

Y-10 Fire 1.1	1.146.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	160.000	25.000	-	-	-	-	50.000
Y-10 Elita 1.1	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	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	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	1.477.000	1.297	74	170	12,5	7,1	342,3	160.000	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
Delta 1.6 I.e	1.750.000	1.581	76	172	13,8	9,0	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-
Delta 1.8 I.e	1.968.000	1.756	105	185	11,8	9,9	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-
Delta 1.8 I.e LE	2.299.000	1.756	105	185	11,8	9,9	401,1	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Delta 2.0 I.e 16V	2.292.000	1.995	142	206	9,6	9,9	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-
Delta 2.0 I.e 16V LS	2.750.000	1.995	142	206	9,6	9,9	401,1	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	230.000	Serie
Dedra 1.600 I.e Status	2.135.767	1.581	80	170	12,1	9,5	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Dedra 1.600 I.e	2.135.767	1.581	80	170	12,1	9,5	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Dedra 1.800 I.e LE	2.417.640	1.756	107	187	11,4	9,0	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	85.000
Dedra 2.000 I.e	2.899.392	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Dedra 2.000 I.e LS	2.899.192	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	198.000	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Dedra 2.0 I.e Turbo	3.627.141	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Dedra Integrale	4.225.468	1.995	172											



OPEL

OFERTAS

Corsa 93:

Hasta 75.000 pesetas de descuento en todos los modelos.

Astra: Aire acondicionado gratis o descuento equivalente en todas las versiones.

Vectra: Hasta 200.000 pesetas de descuento en todos estos modelos familiares.

Calibra: Pintura metalizada gratis en todas las versiones de este coupé.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
MAZDA														
323 F 1.6i 16V GLX	2.195.000	1.598	90	178	10,4	8,5	426,0	205.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 F 1.8i 16V	3.127.040	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT	2.842.880	1.840	140	198	8,2	8,4	399,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT-R 4WD	4.058.880	1.840	185	210	7,1	10,0	408,0	Serie	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	Serie
MX-5 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i V6 24V Hatchback	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i V6 4WS Hatchback	4.129.000	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Xedos 6 V6 2.0i	4.436.480	1.995	146	216	9,3	9,1	466,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i V6 24V	4.485.120	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie
RX-7	7.950.080	2.616	241	250	5,1	12,8	429,5	Serie	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	Serie

MERCEDES

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
MERCEDES														
C 180	3.695.000	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.	7.960.000	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	6.635.000	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
200 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	6.650.000	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	8.876.000	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	10.056.000	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	7,7	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	6.899.824	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GD 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.	7.609.800	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
300 GD 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 GD 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, Espirit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Espirit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobreprecio de 233.856 ptas. y de 473.088 ptas. respectivamente. El acabado «Espirito» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás guarniciones en color gris diamante y el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faldones delantero, trasero y listones laterales antirroce en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros bicromáticos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zebrano y color

PRECIOS NUEVOS



RENAULT

OFERTAS

Clio:
Descuento de hasta
140.000 pesetas.

R-19 gasolina:
De 100.000 a
190.000 pesetas de
descuento.

R-21 diésel:
130.000 pesetas de
descuento.

R-21 gasolina:
Descuento de
145.000 pesetas.

R-21 TXE Broker:
Descuento de
165.000 pesetas.

R-21 Diésel:
195.000 pesetas de
descuento.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 1.6i 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	47.000
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		
Astra 4p GL 1.7 TD	2.097.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	140.000	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 1.6i 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 1.6i 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							
Kadett Cabrio Elegant 2.0i	2.556.000	1.998	115	195	9,0	8,9	399,8							
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	
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	194.000	Serie
Vectra 4p CD 2.0i	2.942.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	46.000	Serie	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	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	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	Serie	194.000	Serie
Vectra 4p 2.0i Turbo 4X4	4.129.000	1.998	204	240	6,8	9,8	449,0	Serie	46.000	Serie	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	65.000	Serie	Serie	194.000	
Vectra 5p GL 1.8i	2.224.000	1.796	90	183	12,5	8,5	438,0		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	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	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	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	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	Serie	194.000	Serie
Vectra 5p Comfort 1.7 TD	2.678.000	1.698	82	176	14,5	6,0	438,0		46.000	65.000	Serie	Serie	194.000	
Calibra 2.0i Sportive	3.277.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	194.000	Serie
Calibra 2.0i 16V	3.807.000	1.998	150	220	8,5	9,9	449,2	Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	194.000	Serie
Calibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.352.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	194.000	Serie
Omega GL 2.4i	3.280.000	2.410	125	200	10,8	10,5	468,7	Serie	64.000	Serie	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	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	191.000	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	191.000	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	191.000	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	191.000	Serie
Omega 3.0i 24V	5.225.000	2.969	204	240	7,9	11,7	468,7	Serie	54.000	Serie	Serie	Serie	191.000	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	191.000	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	191.000	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	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	Serie
Frontera 3p Sport 2.0i	2.605.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0		40.000					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					97.000
Frontera 5p 2.3 TD	3.238.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0		40.000					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	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	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	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	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Opel están catalizados. Opción 1: Paquete funcional que incluye elevallunas eléctricos, cierre centralizado, dirección asistida y guantera con llave: 103.000 ptas.

PANTHER

Panther Kallista	5.150.000	2.933	150	195	7,2	9,5	389,0							255.000
------------------	-----------	-------	-----	-----	-----	-----	-------	--	--	--	--	--	--	---------

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
106 XN 1.1 Cat. 5p	1.300.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200					
106														

PRECIOS NUEVOS

TELEFONOS DE EMERGENCIA

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel.(900) 12 35 05

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROËN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 519 16 16

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

ROVER
Tel.(900) 11 61 16

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

SKODA
Tel.(900) 250 250

TOYOTA
Tel.(900) 330 330

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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		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		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					
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					
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		
R19 RL 1.4 3p	1.580.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R19 Driver 1.4 3p	1.595.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R19 S 1.8 3p	1.785.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	157.500	32.000					
R19 RT 1.8 3p	1.975.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	153.000	31.000				74.500	
R19 RSI 1.8i 3p	2.060.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R19 RTi 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
R19 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
R19 RL 1.4 4p	1.680.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000					
R19 Driver 1.4 4p	1.695.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000					
R19 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			
R19 Beverly 1.4 4p	1.845.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	157.500	32.000	Serie	Serie	74.500		
R19 S 1.8 4p	1.845.000	1.794	95	181	10,7	6,9	424,8	153.000	31.000				74.500	
R19 RT 1.8 4p	2.035.000	1.794	95	181	10,7	8,9	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R19 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
R19 RTi 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
R19 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
R19 RL 1.9 D 4p	1.770.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000					
R19 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		
R19 Driver 1.9 D 4p	1.795.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	157.500	32.000					
R19 Beverly 1.9 D 4p	1.970.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	157.500	32.000	Serie	Serie	Serie		
R19 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		
R19 S 1.9 DT 4p	2.165.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	153.000	31.000					
R19 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
R19 RL 1.4 5p	1.680.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R19 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			
R19 Driver 1.4 5p	1.695.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	157.500	32.000					
R19 Beverly 1.4 5p	1.845.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	157.500	32.000	Serie	Serie	74.500		
R19 S 1.8 5p	1.845.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	153.000	31.000				74.500	
R19 RT 1.8 5p	2.035.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R19 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
R19 RTi 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
R19 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
R19 RL 1.9 D 5p	1.770.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000					
R19 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		
R19 Driver 1.9 D 5p	1.795.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	157.500	32.000					
R19 Beverly 1.9 D 5p	1.970.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	157.500	32.000	Serie	Serie	Serie		
R19 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		
R19 S 1.9 DT 5p	2.165.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,0	153.000	31.000					
R19 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
R19 RL 1.8 Cabriolet	2.840.000	1.794	95	180	10,7	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie		
R19 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
R21 TS 4p y 5p	1.895.000	1.721	95	185	10,7	8,6	446,0		35.000				75.000	
R21 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	75.000	
R21 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		
R21 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		
R21 TXE Broker 4p y 5p	2.760.000	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0		35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R21 TXE Broker Aut. 4 y 5p	2.961.000	1.995	120	192	11,0	10,2	446,0		35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R21 GTI 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
R21 TXI 4p y 5p	2.995.000	1.995	136	210	9,2	9,6	446,0		35.000	Serie	Serie	Serie		
R21 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		
R21 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		
R21 TD X Broker 4p y 5p	2.945.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0		35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R21 Nevada GTS Manager	2.515.000	1.721	92	169	11,2	8,3	464,4	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R21 Nevada TXE Broker	2.820.000	1.995	120	189	10,5	9,5	464,4		35.000	Serie	Serie	Serie	190.000	Serie
R21 Nevada GTX Manager	2.635.000	2.068	74	155	12,9	8,7								

PRECIOS NUEVOS



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. **Toledo Class:** Estos modelos disfrutan de un descuento de 75.000 pesetas.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Toledo 1.8i Class	1.954.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	158.100	64.100
Toledo 1.8i GLX	2.132.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	158.100	64.100
Toledo 2.0i GLX	2.350.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	158.100	64.100
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.569.900	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	158.100	64.100
Toledo 2.0i GT	2.588.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 2.0i GT Aut.	2.803.900	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.8i GT 16V	2.700.000	1.781	128	202	9,4	9,5	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 D Class	1.945.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	Serie	38.500	Serie	18.200	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 TD Class	2.264.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	173.400	38.500	Serie	18.200	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 TD GLX	2.464.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	173.400	38.500	Serie	Serie	Serie	158.100	64.100

SUBARU

Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	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	Serie	14.610	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Legacy 2.0 Turbo 4WD SW	4.692.404	1.994	200	220	7,0	14,0	460,0	Serie	14.610	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SVX 4WD Aut.	6.569.582	3.319	230	235	7,5	11,9	462,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

SKODA

Favorit	865.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Cat.	925.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Plus	955.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Plus Cat.	1.015.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Komfort	1.150.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	Serie	-	-	Serie
Favorit Sport Cat.	1.165.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5	-	-	-	Serie	-	-	Serie
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	-	-	-	Serie	-	-	Serie

SUZUKI

Maruti 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	Serie	20.000	-	-	-	-	Serie
Samurai Mii Techo Lona	1.143.530	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	20.540	-	-	-	-	-
Samurai Mii Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	20.540	-	-	-	-	-
Samurai Mii 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. 1.300 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 1.6i 16V XLI 4p	2.400.000	1.587	116	195	11,3	7,6	453,0	Serie	30.296	Serie	Serie	Serie	-	-
Carina E 1.6i 16V XLI 5p	2.470.000	1.587	116	195	11,3	7,6	453,0	Serie	30.296	Serie	Serie	Serie	-	-
Carina E 2.0i 16V GLI 4p	2.700.000	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	30.296	Serie	Serie	Serie	-	-
Carina E 2.0i Full Equip 4p	3.274.000	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	30.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Carina E 2.0i 16V GLI 5p	2.770.000	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	30.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Camry V6 24V	4.790.000	2.959	188	225	8,8	11,2	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica 2.0i 16V	3.890.000	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.221	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica Turbo 4WD	4.580.000	1.988	208	230	7,9	9,9	441,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	5.312.000	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	5.616.626	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDi	3.041.304	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	-	30.686	-	-	-	-	-
Four Runner V6	3.795.700	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	48.120	Serie	Serie	Serie	-	402.500
Lexus LS 400	9.650.000	3.969	245	240	8,5	12,2	499,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

UMM

100 DA Techo Lona	2.366.495	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	-	-	-	-	-	-	-
-------------------	-----------	-------	----	-----	------	------	-------	---	---	---	---	---	---	---

Nuevo Toyota Carina 16v-116cv

2.400.000 pts. en Kuruma

Venga a verlo y pruébelo. Abrimos sábados tarde

TOYOTA KURUMA

Madrid: Alberto Alcocer, 31. Teléfono 359 41 64. Velázquez, 96. Teléfono 577 45 06

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	-	-	-	-	-	-	-
100 DTi Techo Duro	2.640.481	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	-	-	-	-	-	-	-
100 DTi Marathon	2.994.989	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	-	-	-	-	-	-	-
121 DA Techo Lona	2.587.963	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7	-	-	-	-	-	-	-
121 DTi Techo Lona	2.826.416	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	1.150.000	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	-	-	-	-	23.002	-
Polo Coupé GT 55	1.280.000	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	-	-	-	-	23.002	-
Polo Coupé GT Injection	1.445.000	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	-	-	-	-	23.002	Serie
Polo Coupé G-40	1.695.000	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	23.002	Serie
Golf 1.4 CL 3p	1.650.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	-	-	Serie	48.000	-	-
Golf 1.6 CL 75 3p	1.785.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	-	-	Serie	48.000	-	-
Golf 1.6 GL 75 3p	1.920.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	-	-	Serie	Serie	-	-
Golf 1.8 GL 90 3p	2.040.000	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	2.240.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	170.000	-
Golf 2.0 GTi 3p	2.485.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000	44.396	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf GTi 16V 3p	2.775.000	1.984	150	211	9,5	9,2	4							



PREMIOS ACPAM

LA Associació Catalana de la Premsa de l'Automobil i del Motor, concedió, por votación entre sus asociados, los premios a los «Destacados 92» que fueron: Juan A. Díaz Álvarez (presidente del Grupo Seat-Audi-VW), Andreu Rabasa (presiden-

te de Nacional Motor, S.A. Derbi), Magda Salarich (directora de Marketing de Citroën Hispania, S.A.), Eduard Bigas (director comercial de Montesa-Honda, S.A.), Luis Azcue (jefe de prensa del Grupo Piaggio-Moto Vespa, S.A.) y Alfonso Sánchez (jefe de prensa de FA-SA Renault).

DERBE-NATURA SICURA

ACABA de aparecer en el mercado internacional la marca italiana Derbe, un nuevo producto italiano para el cuidado del pelo y la piel de forma totalmente natural. Una gama completa de productos basado totalmente en ingredientes naturales y sin experimentar sobre los animales. Puede obtener más información sobre



estos productos en el teléfono de Milán, 657 21 13 o en el número de fax, 657 21 17.

NUEVA POLAROID VISION



EL pasado mes de junio, se celebró en Aranjuez el acto de presentación de la nueva Polaroid Vision, una cámara instantánea con las características de las cámaras convencionales. La Vision es una forma diferente de concebir la fotografía; por fin podemos disponer de una cámara de reducidas dimensiones, compacta, que nos proporciona fotografías reveladas en un tiempo de apenas 90 segundos.

PREMIO A UN SPOT DE RADIANT

EN el reciente Festival de Cine Publicitario de Cannes, el más importante del mundo en su género, el spot «Desafío» del reloj Radiant Rally, creado por la agencia de Publicidad Pongiluppi Guimares, ha obtenido un León de Bronce. El mencionado spot participaba dentro de la categoría de efectos personales, en la cual se han entregado tres leones.



CRUCEROS DE LUJO

LOS cruceros se han convertido, desde hace algunos años, en una alternativa más para las vacaciones. Costa Cruceros, primera compañía marítima en el Mediterráneo y otras zonas, como el Caribe o el norte de Europa, propone para estas vacaciones una serie de cruceros de lujo a unos precios verdaderamente interesantes. Más información en el teléfono (91) 522 91 70.



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.



PRECIOS USADOS

Copyright Motor 16, 1993. Prohibida su reproducción.

ALFA ROMEO					
MODELO	92	91	90	89	88
Alfa 33 1.3 S	—	—	640	540	460
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	—	670	570
Alfa 33 1.5 TI	—	—	880	670	580
Alfa 33 1.7 QV	—	—	760	680	580
Alfa 33 1.7 IE	—	—	730	620	530
Alfa 33 1.7 SW	—	—	—	690	590
Alfa 33 1.3 Nuevo	1000	900	810	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1070	960	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	580
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
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1030
164 T.S. Base	1930	1740	1570	1410	—
164 T.S. Clima	2150	1840	1660	1490	—
164 T.S. Luxe	2220	2000	1800	1620	—
164 3.0 V6	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 V6	5270	4740	4270	3840	—
Coupe Quattro	—	—	—	—	1040
Coupe 2.2 E	2470	2220	2000	1800	—
Coupe 2.2 Quattro	2820	2630	2370	2130	—
Coupe 20 V	2860	2570	2310	2080	—
Coupe 20 V Quattro	3250	2920	2620	2360	—
80 2.0	2010	—	—	—	—
80 2.3	2340	—	—	—	—
80 2.3 Quattro	2860	—	—	—	—
80 2.3 Aut.	2490	—	—	—	—
80 2.8 V6	2970	—	—	—	—
80 2.8 V6 Quattro	3360	—	—	—	—
80 1.9 TDI	2110	—	—	—	—
100 2.0	2280	2050	—	—	—
100 2.3	2490	2240	—	—	—
100 2.3 Quattro	3010	2710	—	—	—
100 2.3 Aut.	2850	2390	—	—	—
100 2.8 V6	3080	2770	—	—	—
100 2.8 Quattro V6	3490	3140	—	—	—
100 2.8 Aut. V6	3270	2940	—	—	—
100 S4	4630	4170	—	—	—
100 2.5 TDI	2890	2600	—	—	—
100 Avant 2.3	2790	2510	—	—	—
100 Avant 2.3 Quattro	3340	3010	—	—	—
100 Avant 2.3 Aut.	2960	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 i	—	—	1160	1010	940

CITROËN					
MODELO	92	91	90	89	88
AX 11 RE	610	520	470	420	380
AX 11 RE 5 p	640	580	520	470	—
AX 11 TRE	650	580	490	440	400
AX 11 TRE 5 p	680	580	520	470	420
AX 14 TRS	700	630	540	490	440
AX 14 TRS 5 p	740	630	570	510	460
AX 14 TZS	750	680	580	520	470
AX 14 TZS 5 p	790	710	640	580	520
AX GT	820	740	650	590	530
AX GT 5 p	830	750	660	600	—
AX 14 RD	770	660	600	540	—
AX 14 RD 5 p	800	680	610	550	—
AX 14 TRD	810	690	620	560	—
AX 14 TRD 5 p	850	710	640	580	—
Visa GT	—	—	—	—	350
Visa 17 D, RD, Sty. y Challen.	—	—	—	—	490
BX	—	—	—	—	350
BX 14 E, RE, Leader T	810	740	630	450	360
BX 14 TRE y TGE	870	790	670	570	480
BX 16 TS	1060	900	810	730	—
BX 16 TGS	1140	970	870	780	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	840	—
BX 19 TRS, GT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	850
BX 19 GTI 16 V	1850	1620	1380	1240	1120
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	930
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	—	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	—	510
CX 25 GTI Turbo 2	—	—	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	—	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	—	—	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	—	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	—	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2160	2090	1880	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2560	2300	—	—
XM V6 i	3420	3180	2860	—	—
XM Diesel Luxe	2350	2190	1970	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2980	2770	2490	—	—
ZX 1.4 Reflex	1060	950	—	—	—
ZX 1.4 Advantage	1150	1030	—	—	—
ZX 1.4 Aura	1200	1080	—	—	—

DE TOMASO					
MODELO	92	91	90	89	88
Parther GT5	7500	6300	5350	4820	—
Lung Champ	—	—	—	—	2100

FERRARI					
MODELO	92	91	90	89	88
400 GT	—	—	—	—	4800
Monclal 8	—	—	—	—	4800
Monclal Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Monclal 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 Fire	570	510	460	—	—
Panda Sisley 4x4	770	690	620	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	—	—	380
Uno Brio 45 3p	—	—	—	—	400 360
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 SL 5p	850	770	640	540	460
Uno 70 SX 5p	850	770	640	540	460
Uno Turbo ie	990	890	750	640	540
Uno Turbo ie ASKD	1080	920	830	750	680
Uno 1.7 DS 5p	790	710	650	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	1680	—	—	—	—
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

FORD

MODELO	92	91	90	89	88
Fiesta C 4V	—	—	—	—	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	—	300
Fiesta Bal./Hi/s. Hi/Trp 1.1	—	—	—	—	300
Fiesta S y Ghia 1.4	—	—	—	—	390
Fiesta XR2	—	—	—	—	590
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	—	380
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	400
Fiesta C 1.1 4V 3p	—	620	520	440	—
Fiesta C 1.1 5V 3/5p	740	650	550	470	—
Fiesta CL X Pac. One 1.1 3p 790	670	570	490	—	—
Fiesta CLX Pac. Che 1.1 5p 790	670	570	490	—	—
Fiesta CLX 1.3/1.4 3/5p	850	720	620	520	—
Fiesta S 1.6 3p	790	670	560	480	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	760	650	550	460	—
Fiesta XR2i 1.6 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	760	650	550	460	—
Fiesta S 1.4, Cak, Pac 1.3 3p 900	770	—	—	—	—
Fiesta S 1.4, Cak, Pac 1.3 5p 900	770	—	—	—	—
Fiesta Expo 1.4	980	—	—	—	—
Fiesta S 1.8i 1.6V (105)	1100	—	—	—	—
Fiesta XR2i 1.8 1.6V (130)	1260	—	—	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	—	440
Escort Xtra CL y GL 1.4	—	—	—	—	510
Escort Ghia 1.6	—	810	730	560	—
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	960	760	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	—	1180	990	790	—
Escort CL, GL y Xtra 1.6D	—	—	—	—	370
Escort Mark GT, Mara 1.8D	—	730	660	560	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	—	810	730	660	—
Escort Cabrio XR3i	—	1350	1150	850	—
Escort Country 1.6/1.8D	—	730	620	520	—
Escort CLX 1.3/Prima 1.3	1120	950	—	—	—
Escort 1.6 3p	1140	970	830	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1170	1000	850	—	—
Escort 1.8z 1.6V 3/5p	1200	1020	—	—	—
Escort S 1.6 i 3p	1310	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.6	1290	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.8z	1290	1110	—	—	—
Escort XR3i 1.8z (105)	1350	1150	—	—	—
Escort XR3i 1.8z (130)	1510	1280	—	—	—
Escort RS 2000	1680	1430	—	—	—
Escort CLX 1.8D 5p	1080	920	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8D	1190	1020	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 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 CLD, GLD 1.6D	—	—	—	—	520
Orion GT, Mill, Marat. 1.8D	—	—	780	670	570

MODELO

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 2.0i 4p, XR 2.0i 3/5p	1680	1430	1210	—	—
Sierra XR 4x4 2.0i 5p	2170	1840	1570	—	—
Sierra 2.0i 4/5p	—	1160	990	840	710
Sierra CLX, GT 2.0i 4/5p	1640	1400	1190	—	—
Sierra Ghia 2.0i 4/5p	1750	1490	1270	1080	920
Sierra XRA, Ghia, 4x4 2.8i	—	—	—	—	800
Sierra Cosworth 2.0i 3p	—	—	—	—	1300 1100
Cosworth 2.0i 4p 4x4	2900	2320	1970	—	—
Sierra CL, CLX 2.3D 4/5p	—	—	1000	850	730
Sierra GL 2.3D 4/5p	—	—	1050	900	780
Sierra TD 4/5p	1540	1310	1110	—	—
Prisma Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	—	540
Fam CL 2.0	—	1220	1040	890	750
Fam. CLX 2.0i y TD 1.8	1540	1300	—	—	—
Scorpio CL 2.0i 4/5p	—	—	1220	1040	880
Scorpio GL 2.0i 4/5p	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4i 5p	—	—	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9i	2340	1910	1620	1460	1240
Scorpio Ghia 2.0i 4/5p	1680	1710	1450	1300	1100
Scorpio Ghia 2.4i 5p	—	—	1500	1350	1150
Scorpio Ghia 2.9i 5p	2210	2000	1700	1530	980
Scorpio Ghia 4x4 2.9i	2610	2220	1880	1600	1360
Scorpio Cosworth	2940	2500	2030	—	—
Scorpio GLX 2.0i 4x4 Cat	1720	—	—	—	—
Scorpio GLX 2.9 24V	2440	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 4x4	2490	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 24V	2970	—	—	—	—
Scorpio GTD	—	1630	1470	1300	—
Scorpio GTD	—	1780	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

MODELO	92	91	90	89	88
Sovereign 4.0 Aut.	5090	4680	4500	4050	—
Daimler 4.0 Aut.	5760	5220	4680	3960	3510
XJS 3.6	4900	4410	4010	3600	3150
XJS V12 Aut.	5460	4860	4410	3960	3420
XJS Cabrio. Aut.	6030	5400	4860	4410	3780

LANCIA

MODELO	92	91	90	89	88
Y 10 Pila	—	—	420	380	340
Y 10 Fire	670	600	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	720	650	580	490	420
Y 10 Turbo	—	—	570	480	430
Y 10 GT	820	740	670	600	—
Delta 1300	820	750	640	580	520
Delta 1600 GT IE	950	850	740	630	540
Delta HF Turbo IE	1060	960	800	680	580
Delta 4X4	—	—	—	—	980
Delta Integrale	2170	1950	1760	1580	—
Delta Integrale 16 V	2340	2110	1900	1710	—
Prisma 1.5 LX	—	—	710	640	580
Prisma 1600 IE	—	—	—	—	580
Prisma Symbol	—	—	790	710	640
Prisma TD	—	—	820	740	670
Thema 2.0 IE	1730	1540	1300	1110	940
Thema V6	—	—	—	—	1210
Thema Turbo E SW	—	—	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	1890	1670	1500	1350	1210
Thema Turbo IE 16 V	2340	1990	1790	1610	1450
Thema 8.32	—	—	3700	3330	3000
Thema TD	—	—	—	—	1140
Thema TD Nuevo	2090	1880	1690	1520	—
Thema Turbo DS SW	—	—	1980	1780	1600
Debra 1.800 ie	1380	1300	1170	—	—
Debra 1.800 ie	1540	1480	1330	—	—
Debra 2.0 ie	1790	1690	1520	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	1330	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	92	91	90	89	88
190 E 1.8	2090	1880	1690	—	—
190 E 2.0	2740	2510	2230	1930	1730
190 E 2.3	2930	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	—	—	3100
190 E 2.6	3400	3100	2725	2390	2150
190 E 2.5 16V	5000	4560	4100	3690	—
190 D	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1960	1760
190 D 2.5 T	3130	2860	2570	2310	—
200 D	—	2790	2450	2150	1930
250 D	—	3050	2680	2350	2110

MODELO

MODELO	92	91	90	89	88
300 D	—	3310	2910	2550	2290
300 TD	—	3730	3270	2870	2590
300 TD Turbo	—	4420	3870	3400	3060
200 E	2600	2280	2000	1800	1600
230 E	3040	2680	2340	2100	1870
230 CE	3680	3400	2980	2690	2410
230 TE	—	3430	3010	2640	2370
260 E	3650	3110	2730	2460	2180
300 E	3830	3360	2950	2650	2360
300 E 4 Matic	4840	4250	3720	3350	2850
300 CE	4580	4020	3520	3170	2850
300 TE	—	4220	3700	3240	2920
260 SE	—	2690	2420	2180	1940
300 SE	—	3110	2590	2330	2090
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	—	4550	3790	3420	3020
500 SL	—	—	—	—	4600
500 SEC	—	4820	4020	3620	3210
560 SE	—	6030	5430	4890	—
560 SEC	—	6270	5650	5090	—
300 SL	6340	5710	—	—	—
300 SL 24	7000	6300	—	—	—
500 SL	9020	8120	—	—	—
300 SE	5660	5090	—	—	—
300 SEL	5870	5280	—	—	—
400 SE	6920	6230	—	—	—
400 SEL	7200	6480	—	—	—
500 E	8570	7710	—	—	—
500 SE	7380	6640	—	—	—
500 SEL	7750	6980	—	—	—
500 SEC	9010	8110	—	—	—
600 SE	11030	9930	—	—	—
600 SEL	11460	10310	—	—	—
600 SEC	12660	11390	—	—	—

OPEL

MODELO	92	91	90	89	88
Corsa 1.0	610	510	460	390	300
Corsa Joy 1.2 3p	790	710	—	—	—
Corsa GL y Swing 1.2 3p	750	640	580	490	450
Corsa 1.3 3p	830	710	640	540	480
Corsa Joy 1.4 3p	900	810	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	780	700	—		

MODELO	92	91	90	89	88
Supercinco GTD	—	—	630	460	370
Supercinco GTD 5p	—	—	650	480	380
Supercinco GT Turbo	—	—	780	670	480
Clio RL 1.1	740	670	600	—	—
Clio RL 1.1 5p	780	700	630	—	—
Clio RL 1.1 5V	760	680	610	—	—
Clio RL 1.1 5V 5p	800	720	650	—	—
Clio RL 1.2	790	710	640	—	—
Clio RL 1.2 5p	840	760	680	—	—
Clio RN 1.2 5p	890	800	720	—	—
Clio RT 1.2	910	820	740	—	—
Clio RT 1.2 5p	950	860	770	—	—
Clio RN 1.4	920	830	750	—	—
Clio RN 1.4 5p	960	860	770	—	—
Clio RT 1.4	980	880	790	—	—
Clio RT 1.4 5p	1030	930	840	—	—
Clio RT 1.7	1050	950	860	—	—
Clio RT 1.7 5p	1090	980	880	—	—
Clio 16V	1200	1080	—	—	—
Clio RL 1.9 D	940	850	770	—	—
Clio RN 1.9 D	990	890	800	—	—
Clio RL 1.9 D 5p	1030	930	840	—	—
Clio RN 1.9 D 5p	1050	950	860	—	—
Clio RT 1.9 D 5p	1120	1010	910	—	—
R9 GTC	—	—	580	490	360
R9 GTL	—	—	610	520	370
R9 TSE	—	—	670	580	410
R9 TDE	—	—	730	620	450
R9 GTD	—	—	680	540	380
R11 GTC	—	—	630	540	390
R11 GTL y Broadway	—	—	680	580	420
R11 TSE	—	—	740	630	480
R11 GTX	—	—	760	650	490
R11 TXE	—	—	810	690	540
R11 Turbo	—	—	870	750	570
R11 GTD	—	—	710	550	410
R-19 TR 4V	900	800	680	510	350
R-19 TR 5V	1000	850	720	650	590
R-19 GTS 5p	1070	910	770	690	620
R-19 GTX 5p	1130	960	820	740	670
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	670
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	690
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	880	770
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	720
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	800
R-19 TXi 3p	1230	1110	1000	—	—
R-19 TXi 5p	1270	1140	1030	—	—
R-19 16V 3p	1440	1300	1170	—	—
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	680
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	700
R-21 TS	1230	1040	870	780	670
R-21 GTS	1380	1170	970	870	700
R-21 TDE	1620	1450	1210	1080	870
R-21 GTX	1440	1300	1100	990	800
R-21 TXi	1820	1640	1470	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	1270
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	760
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	900
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	950
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1080	960	780
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	890
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	930
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	860
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1040
R-25 GTS	1250	1060	960	860	730
R-25 GTX	1760	1500	1350	1210	1030
R-25 TXi	1800	1530	1380	1230	1040
R-25 TXi	2200	1870	1680	1510	—
R-25 V6 i	2690	2200	1990	1770	1510
R-25 V6 Turbo	3570	3030	2740	2430	2080
R-25 GTD	1400	1120	1010	890	770
R-25 Turbo D	2180	1850	1670	1490	1270
Espace GTS	2000	1700	1530	1380	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE 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 i	2100	1870	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2550	2260	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2960	2620	—	—	—
Espace RXE V6 i	3370	2990	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2420	2140	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2830	2510	—	—	—
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

MODELO	92	91	90	89	88
111 L	720	630	—	—	—
111 S 5p	770	690	—	—	—
114 S	790	710	—	—	—
114 SL 5p	850	760	—	—	—
114 GTI	990	890	—	—	—
114 Si	1020	920	830	—	—
114 GSi	1150	1040	940	—	—
216 S	—	—	610	550	490
216 Sprint	—	—	850	580	520
216 SE/EFI	—	—	750	670	570
216 Vitese	—	—	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	—	—
116 GTI	1400	1190	—	—	—
414 GSi	1230	1050	—	—	—
416 GSi	1360	1160	—	—	—
416 GTI	1570	1330	—	—	—
820 Si	1800	1700	1500	1300	1100
827 Steering/Vitese	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	480	410	370	320
Ibiza Disc Str. y Spc 0.9	690	580	520	400	290
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	710	600	550	460	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	680	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SX 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	390
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 Soc y Jun D 5p	610	520	470	400	310
Ibiza GLD y XLD 5p	820	700	630	490	440
Malaga L, GL Touring 1.2	610	530	450	400	360
Malaga GLX 1.2	640	570	480	430	390
Malaga L, GL y Br y Tour. 1.5 670	590	480	380	310	—
Malaga GLX 1.5	700	630	530	410	350
Malaga 1.5 Inyección	800	720	610	470	400
Malaga LD y Touring D	720	550	420	320	260
Malaga GLD y GLXD	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 Aut.	1790	1510	—	—	—
Toledo 1.9 D CL	1320	1190	—	—	—
Toledo 1.9 D GL	1390	1250	—	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1420	1280	—	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1570	1410	—	—	—

MODELO	92	91	90	89	88
Polo Buggy 1.0 y 4.0 C	680	580	530	400	220
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340

MODELO	92	91	90	89	88
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	520	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	480
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	440
Polo Coupé CL	820	700	590	530	480
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	520
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	550
Golf CL 60 3p	1130	—	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	—	—	—	—
Golf GL 75 3p	1400	—	—	—	—
Golf GL 90 3p	1470	—	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut. y GTI 3p	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	1480	—	—	—	—
Golf GL 90 5p	1530	—	—	—	—
Golf GL 90 5p Aut. y GTI 5p	1650	—	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	—	—	—	—
Golf CLD 5p	1380	—	—	—	—
Golf GTD 5p	1590	—	—	—	—
Golf GTD 5p	1580	—	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	770	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	810	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1090	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 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattr	1700	1450	1300	1100	900
Vento CL 75	1350	—	—	—	—
Vento CL 90	1420	—	—	—	—
Vento GL 75	1490	—	—	—	—
Vento GL 90	1550	—	—	—	—
Vento GL 90 Aut	1660	—	—	—	—
Vento GT	1870	—	—	—	—
Vento CLD	1450	—	—	—	—
Vento CLD	1650	—	—	—	—
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	68	

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 consútenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TELS.: 542 06 09, 542 38 08
Y 248 34 48. MADRID

**EMPRESA
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio
Alfa Romeo 75 Twin Spark, F.E.	88	Gris	6 meses	990.000	Opel Astra GSI	92	Blanco	6 meses	1.750.000
Audi 80 1.8 E, A.A.	89	Rojo	6 meses	1.550.000	Opel Astra 2.0 I GL 5 P, D.A.	92	Rojo	6 meses	1.575.000
Audi 90 2.2 EF, Equip	90	Blanco	6 meses	1.950.000	Opel Calibra, 16 V, F.E.	92	Gris	6 meses	2.650.000
BMW 316 1.6 A.A.	92	Rojo	6 meses	2.250.000	Opel Calibra 2.0 I, F.E.	91	Gris	6 meses	2.275.000
Citroën AX 14 TRD	92	Rojo	6 meses	825.000	Opel Corsa City	91	Blanco	6 meses	655.000
Citroën AX 14 T2S	90	Negro	6 meses	645.000	Opel Corsa 1.2 S	91	Blanco	6 meses	660.000
Citroën AX GT, A.A.	91	Blanco	6 meses	890.000	Opel Corsa 1.4, 5 P	92	Melva	6 meses	860.000
Citroën BX 14, T.E.	90	Blanco	6 meses	625.000	Opel Kadett 1.6 GLS, 3 vol.	91	Azul	6 meses	890.000
Citroën ZX 1.8 i, Aura	92	Negro	6 meses	1.170.000	Opel Kadett GSI 2.0, A.A.	90	Rojo	6 meses	1.325.000
Fiat Uno 16 V, F.E.	91	Gris	6 meses	1.425.000	Opel Kadett GSI 16 V, F.E.	89	Rojo	6 meses	1.575.000
Fiat Uno 80 S	92	Blanco	6 meses	840.000	Opel Vectra 2.0 I GT, F.E.	89	Burdeos	6 meses	1.990.000
Fiat Uno 80 S P	90	Rojo	6 meses	655.000	Opel Vectra 2.0 I GT, F.E.	89	Blanco	6 meses	1.375.000
Ford Escort 1.6 Country	88	Blanco	6 meses	790.000	Peugeot 205 GR	90	Gris	6 meses	790.000
Ford Escort 1.3 CLX	92	Rojo	6 meses	990.000	Peugeot 205 Plus	91	Gris	6 meses	825.000
Ford Escort 1.8 i 16 V	92	Negro	6 meses	1.580.000	Peugeot 205 Diesel	92	Blanco	6 meses	990.000
Ford Escort XR3i, A.A.	88	Negro	6 meses	875.000	Peugeot 309 SR	90	Blanco	6 meses	790.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	89	Blanco	6 meses	625.000	Peugeot 405 SR, F.E.	90	Blanco	6 meses	1.350.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	91	Blanco	6 meses	845.000	Peugeot 405 SRD Turbo, F.E.	90	Gris	6 meses	1.590.000
Ford Fiesta Proche	92	Negro	6 meses	790.000	Peugeot 405 SRL F.E. automático	91	Blanco	6 meses	1.450.000
Ford Fiesta XR2i	90	Blanco	6 meses	1.050.000	Renault 19 Chamaide TXE, F.E.	90	Gris	6 meses	1.125.000
Ford Orion 1.6 CLX	90	Blanco	6 meses	790.000	Renault 19 Chamaide TXE I, F.E.	91	Blanco	6 meses	1.375.000
Ford Orion 1.8 Ghia, A.A., D.A.	91	Blanco	6 meses	1.275.000	Renault 19 Tr	90	Blanco	6 meses	825.000
Ford Sierra 1.8 Turbo Diesel	91	Gris	6 meses	1.525.000	Renault 19 TSe, 5 P, A.A.	89	Blanco	6 meses	1.025.000
Ford Sierra XR4i, F.E.	91	Blanco	6 meses	1.575.000	Renault 21 GTX, F.E.	91	Rojo	6 meses	1.390.000
Ford Sierra 2.0	90	Blanco	6 meses	1.075.000	Renault Clio 1.7 RT	91	Blanco	6 meses	1.050.000
Lada Nova 4-4	92	Verde	6 meses	745.000	Renault Clio 1.4 RT, 5 P	91	Blanco	6 meses	990.000

SE VENDE O CAMBIA

BMW 850 ia
COLOR AZUL MACAO,
CUERO, TECHO
ELECTRICO,
CLIMATIZADOR, ASIENTOS
ELECTRICOS,
FULL EQUIPO,
32.000 KM.
A MATRICULAR
TEL: 908-68 85 40

ojo

**ROBADA SCOOTER
SFERA 75
M-0052-NK
COLOR GRIS
METALIZADO
TEL: (91) 532-67-66
EDUARDO**

PARTICULAR VENDE

BMW-M5
AÑO 90 A-5519-BT
67.000 KMS.
ABS, CLIMATIZADOR, COMPUTADORA DE ABORDO,
TAPICERIA TODO CUERO, CD Y HIFI SYSTEM, CONTROL DE
VELOCIDAD AUTOMATICO, AUTOBLOCANTE.
PRECIO: 5.490.000 PTAS
Tel: (96) 583-17-12 Fax: (96) 583-32-95

ALFA Romeo 1.5 Sprint, año 1987, negro, garantía 6 meses, 350.000 ptas. Tel. (91) 359 41 64.

FIAT Panda 4 x 4 Trecken, año 1992, blanco, garantía 6 meses, 600.000 ptas. Tel. (91) 359 41 64.

TOYOTA Celica 2.0 GTi, año 1987, rojo, aire acondicionado, techo eléctrico, full equipo, garantía 1 año, 1.450.000 ptas. Tel. (91) 359 41 64.

TOYOTA Celica 2.0 GTi, año 1991, blanco, full equipo, radiocassette, alarma, garantía 1 año, 2.850.000 ptas. Tel. (91) 359 41 64.

**CLASICO DEPORTIVO
LANCIA FULVIA
COUPE
375.000 PTAS.
ORIGINAL
TEL: (96) 676 07 72
TARDES**

LAND CRUISER LX Diesel, año 1988, color gris, aire acondicionado, defensa delantera, cubre carter, garantía 1 año, 1.850.000 ptas. Tel. (91) 359 41 64.

FORD Sierra 2.0 Sport 3p., M-IB, rojo, 6 meses, 750.000 ptas. Tel. (91) 359 41 64.

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, 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., elevalunas, cire, 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.



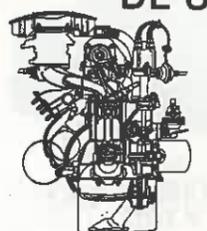
VAROSA
Ctra. Fuenlabrada Moraleja km 4 HUMANES
TEL: 606 51 49 1511 FAX: 697 67 05

**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

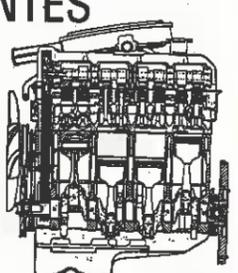
¡ ATENCION USUARIOS Y TALLERES !

AHORA PUEDE CAMBIAR EL MOTOR DE SU VEHICULO Y TODOS SUS COMPONENTES



- MOTOR COMPLETO
- RADIADOR
- ALTERNADOR
- CARBURADOR

- ENCENDIDO
- EMBRAGUE
- MANGUITOS, ETC...



ENTREGA EN CUALQUIER PUNTO DE LA PENINSULA EN 48 HORAS

Desde 98.000 Pts + IVA

SIDIAUTO TELEFONO: 91-658 25 31 (3 LINEAS)
EXPOSICION Y VENTA: C/ VELAZQUEZ 146 TEL: 91-564 55 56 (5 LINEAS)

Motor 16

AUTO VILARDELL

ACCESORIOS Y RECAMBIOS, TODO EN COMPETICION
C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

Motor 16



COMPRAR Y VENDER



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

Motor 16

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

**LADA NIVA 4X4
M-NG
12.000 KMS.
SEGURO POR UN
AÑO. PERFECTO
ESTADO, UTILIZADO
EN CIUDAD
830.000 PTAS.
TEL: (91) 447 58 95**

**PARTICULAR
TOYOTA SUPRA 3.0i 24V**
204 CV, ROJO, 2 AÑO, 7 MESES,
16.000 KMS, SERIE ESPECIAL
CON AIRBAG, TECHO ELEC.
ASIENTO ELEC., 12 REGLAJES,
CLIMATIZADOR DIGITAL, HI-FI,
CAMBIO AUTO, ELECTRONICO
PROGRAMABLE CON PULSADOR
DE OVER-DRIVE Y MAS
**TEL: (948) 82 19 64.
JESUS**

**JEEP Cherokee Euro
4.0, año 91, cambio
manual, aire acondicio-
nado, radio, color ne-
gro, 2.300.000 ptas.
Tel. (91) 564 55 56.**

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

**CORRADO G60, rojo,
full equipo, impecable,
M-LV, 2.500.000 ptas.
Tel. (91) 564 55 56.**

**CORRADO G60, ne-
gro, impecable, 10.000
km., techo y cinturones
eléctricos, radio, full
equipe, 2.950.000
ptas. Teléfono (91)
564 55 56.**

**JEEP Wrangler 4.0 L,
año 91, 30.000 km.,
aire acondicionado, en-
ganche, perfecto esta-
do, 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.**

**RENAULT 21 TXE, año
87, M-1978-HL, color
azul, aire acondicio-
nado, elevallunas, cierre,
llantas de aleación, ra-
diocassette, 700.000
ptas. Teléfono (91)
564 55 56.**

**CARRERA 4, 1991, to-
dos extras, color blan-
co. Tel. (91) 352 04 25.**

**PEUGEOT 405 SRI,
aire acondicionado, año
88, muy pocos km.,
M-IT, excelente estado,
garantizado, 1.000.000
ptas. Teléfono (91)
725 86 21-2.**

**MERCEDES 560 SEL,
full equip, año 87, per-
fecto estado, 4.500.000
ptas. Tel. (91)
725 86 21-2.**

**PROMOCION especial
Suzuki Samurai y Vita-
ra, entrega inmediata.
Información: Azcona,
62.**

**FORD Escort 1.3 CL,
M-JX, pocos km., re-
cien revisado, garantía
12 meses, facilidades
20.000 ptas./mes. Az-
cona, 62. Tel. (91)
725 86 21-2.**

**CITROËN BX GTI 16 V,
full equipo, M-JM, in-
mejorable estado. Ga-
rantía 12 meses. Azco-
na, 62. Tel. (91)
725 86 21-2.**

**CITROËN 11 ligero,
1950, coleccionista,
perfecta restauración,
negro, sólo dos propie-
tarios, interesados lla-
mar horas de oficina
356 85 72.**

**BMW 520 i, GC-I, bur-
deos, año 77, gran oca-
sion 250.000 ptas. Az-
cona, 62. Tel. (91)
725 86 21-2.**

**SUZUKI Samurai T/M,
blanco, M-KL, excelen-
te estado, facilidades.
Azcona, 62. Tel. (91)
725 86 21-2.**



COMPRAR Y VENDER



MITSUBISHI 3000 GT VR-4



MITSUBISHI ECLIPSE GSX

POLARIS
DISTRIBUIDOR
OFICIAL



CAMARO Z28 COUPE



IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEYVA, 23 28019 MADRID
TEL: (91) 569 34 15/469 78 06 FAX: (91) 469 22 70

ENTREGA INMEDIATA
NOVEDADES EN PRECIOS

«SUPER EXCLUSIVO»



TEL: (943) 39 00 66

30.000
KMS.
MUY
RAPIDO,
HI-FI,
CD,
CUERO,
ALARMA
, ETC...

**SE VENDE
SKODA
120 LS
BLANCO
M-7748-GX**

**LOLA
Tel: (91)763 32 89**

PARTICULAR

**YAMAHA 600
TENERE
AZUL, POCOS
KILOMETROS, BATERIA Y
NEUMATICOS NUEVOS
375.000 PTAS
TEL: (93) 209 39 55
(93) 209 39 10**

**LANCIA Thema 2.0 16
V, M-MC, full equipo,
impecable; garantía de
12 meses, grandes faci-
lidades. Azcona, 62.
Tel. (91) 725 86 21-2.**
VOLKSWAGEN Escar-
abajo 1.2 12 V, año
82, muy restaurado, co-
leccionista. Azcona, 62.
Tel. (91) 725 86 21-2.

**«ROBADA»
MOTOCICLETA
YAMAHA
FZR-1000 EX UP
M-0007-KH.
EN PERFECTO ESTADO
TELS. DE CONTACTO:
415 59 91 /416 15 80
416 79 39**

**RENAULT 5 Copa Tur-
bo Competición, blan-
co, M-FW, 350.000
ptas. Pendiente de revi-
sar. Azcona, 62. Tel.
(91) 725 86 21-2.**
**OPEL Kadett 1.6 GLS
4p., E.E., c/c, granate,
M-JB, garantizado, faci-
lidades. Azcona, 62.
Tel. (91) 725 86 21-2.**

**¡ANUNCIARSE
HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente
cumplimentado. Escriba el texto a má-
quina o en mayúsculas. El precio por
palabra es de 50 ptas. También pue-
de anunciarse en los módulos de
40 x 40 mm, cuyo importe es de
10.000 ptas. Si desea anunciarse con
módulos de mayor tamaño llame al te-
léfono: (91) 407 27 00

Junto con el cupón envíenos el impor-
te mediante talón bancario a nombre
Cambio Rusconi, S.A. Una vez efec-
tuado el cobro de sus talones se pro-
cederá a la publicación del anuncio.

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



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 CASTELO, 23
TELEF. 576 69 52

TALLERES ALMACEN Y OFICINAS
DOCTOR CASTELO, 28
28009 MADRID

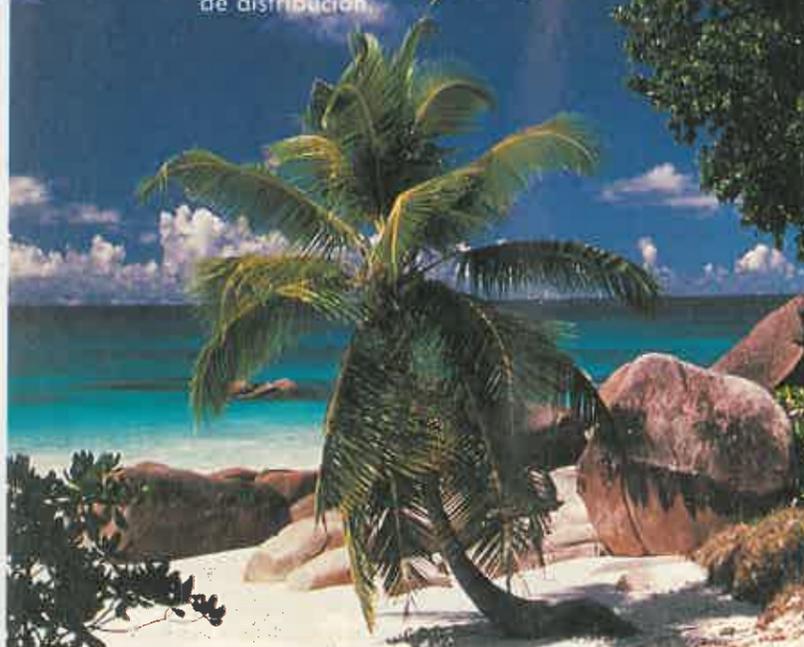
TELEFS. 574 46 20
574 34 32
FAX: 409 20 81

Motor 16

CONSEJO A LOS ESQUIADORES SIN SPIKES-SPIDER

La nieve es muy divertida. Excepto si la encontramos en la carretera durante el viaje. Puedes hacer 2 cosas: Reservar un viaje a una playa tropical, o llevar SPIKES-SPIDER en el coche.

¿Más información? Esta temporada el nuevo modelo ofrece aun mas clavos y hemos ampliado el programa de distribución.



**SPIKES-SPIDER.
COMO SI NO HUBIERA NIEVE**



LLÁMANOS o escribe a TURISPORT, S.A.
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona. Tél.(93) 237 83 24*

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.

PARTICULAR
SEAT IBIZA 1.2
BLANCO PERFECTO
ESTADO, MUY
CUIDADO. M-IK.
400.000 PTAS
TEL: (91) 579 50 34.

SE VENDE
CITROËN AX
M-LJ
CIERRE CENTRALIZADO,
ELEVACIONES ELECTRICAS,
AIRE ACONDICIONADO
TEL: (91) 433 56 79
908-701568 MOVIL

¡BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas, cualquier país. Conozca los trámites, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 ptas. Import. Automoción. Tel. (968) 64 11 59. Fax 64 11 78. Mañanas. Seriedad.
TOYOTA Supra 3000, rojo, 6 meses, Z-AU, 16.000 km., nuevísimo, serie especial, airbag, techo eléctrico, climatizador digital, asiento eléctrico, alerón con barra de luz de freno, cambio automático electrónico, programable. Programador velocidad, etc. Tel. y fax (948) 82 19 64.

¡MULTASI! Posible cancelación. Toda España. Consúltenos. Gestatic. 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. (96) 64 11 59. Mañanas.
OPEL Kadett 18i 4p., como nuevo, A-BD, 750.000 ptas. Tel. (96) 686 55 48-53 26.
VENDO Yamaha 600 XJ con 10.000 km. por no usar. Precio muy interesante. Tel. (91) 773 95 94. Noches: (91) 332 69 87.

COMPRAR Y VENDER



TODO EN VEHÍCULOS DE IMPORTACIÓN
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 COUPE 5,7 Litros, 304 c.v.

VEHICULOS NUEVOS

JEEP GRAND CHEROKEE
LAREDO-LIMITED 6 CIL. Y V8
MITSUBISHI 3000 GT VR-4 305 C.V.
MITSUBISHI ECLIPSE GSX AWD 200C.V.
MITSUBISHI PAJERO
TURBO-DIESEL HARD-TOP V6 3 Y 5 P.
NISSAN PATROL GR
NISSAN TERRANO TURBODIESEL Y V6 «93»
CHEVROLET BLAZER K «FULL SIZE»

SELECCION VEHICULOS OCASION

GOLF GTI 16V «89»
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

BMW 325i, 50.000 km., impecable. Todos los extras, 2.450.000 ptas. Teléfono (91) 429 66 35.
MERCEDES 300 D Turbo, año 90, gris oscuro, metalizado, 50 km. como nuevo, 4.200.000 ptas. Tel. 778 00 15.

DAIHATSU Applause 1.6i-16 V, sólo estrenado, 550 km., 3 años garantía. Precio interesante. MOTOR IMPORT, S. A. Teléfonos (93) 790 80 09 y 790 79 49.
RANGE ROVER Vogue Efi, blanco, B-HT. Precio: 2.100.000 ptas. Con garantía. MOTOR

IMPORT, S. A. Teléfonos (93) 790 80 09 y 790 79 49.
PORSCHE 944 S, 190CV, blanco, aire acondicionado, R.C., asientos eléctricos, como nuevo, garantía. MOTOR IMPORT, S. A. Tels. (93) 790 80 09 y 790 79 49.

CHEVROLET Corvette Cabrio "89", blanco, full equip., a matricular, con garantía. MOTOR IMPORT, S. A. Teléfonos (93) 790 80 09 y 790 79 49.

LANCIA Thema By Ferrari, B-MD, full equip. Compact-Disc. Garanti-

zado. MOTOR IMPORT, S. A. Teléfonos (93) 790 80 09 y 790 79 49.

GMC Jimmy Sle "91", negro, aire acondicionado, R.C. digital, a matricular, con garantía. MOTOR IMPORT, S. A. Tels. (93) 790 80 09 y 790 79 49.

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

HOY COMO AYER 17 AÑOS A SU SERVICIO

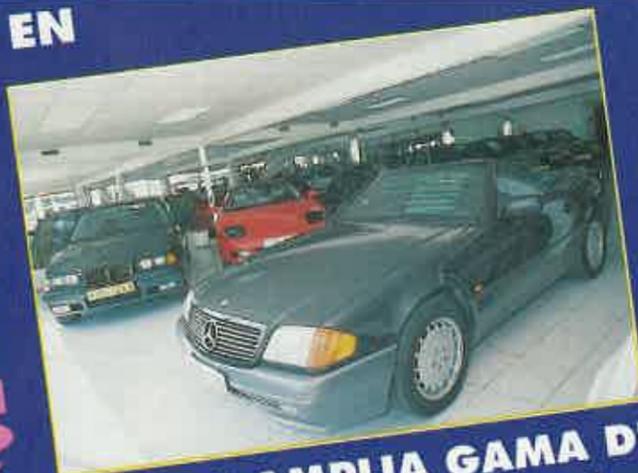
Teo Martín

AUTOMOVILES

LOS MAYORES ESPECIALISTAS EN
VEHICULOS IMPORTADOS



VISITENOS
SE
SORPRENDERAN



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)
Telés.: 691 18 44 - 691 30 47
691 34 47 - 692 34 50
Fax 691 56 86

O M O T O R 1 6

Kenwood y Motor 16 sortean esta fantástica cadena de música UD-500 entre todos los titulares de la Tarjeta Motor 16. Con tan solo rellenar y enviar el cupón adjunto, tendrá la oportunidad de disfrutar del mejor sonido de alta fidelidad del momento gracias a esta maravillosa cadena Kenwood de último diseño equipada con reproductor de CD, pletina doble de casete autoreverse con dolby, sistema de altavoces de dos vías, ecualizador gráfico/analizador de espectro, amplificador, sintonizador y mando a distancia. Es una oportunidad



El sorteo se celebrará el día 30 de septiembre. No pierda más tiempo, aproveche hoy mismo las ventajas de ser titular de nuestra tarjeta. Con Kenwood y Motor 16, la más alta calidad de sonido puede ser suya.

ALEGRÍA SIN VICTORIA
Michael Schumacher parecía haber ganado el Gran Premio, su euforia en el podio fue desbordante y vivo reflejo del público que le aplaudía.

EVIDENTE
Por parte de Ayrton Senna y Schumacher estaba claro el propósito de arrinconar al Profesor Prost. Para el brasileño el intento terminó en un trompo.

Gigi Corbetta
Enviado especial

AQUELLO que en un principio podría haber sido el último Gran Premio de los coches con suspensiones activas y así convulsionar de forma drástica el desarrollo de la temporada, se convirtió en una manifestación «light» de lo que se vio en la puerta de Brandeburgo allá por el comienzo de los años treinta. Pero en esta ocasión, el dios en cuestión se llamaba Schumacher y sólo quería ganar la carrera para corresponder a tanta bandera, tanto cohete y tanto himno con patria incluida. Mientras, Damon Hill se empeña en no entender que un Gran Premio de F-1 se gana corriendo lo menos posible y sin picarse con su Profesor.

Sin embargo, en el trasfondo de este Gran Premio se escondía una concordia cargada de discordia, revanchas y tomas de fuerzas disfrazadas de sentido común. El tema en cuestión se refería a las dichas suspensiones activas que sólo Williams y Benetton han sabido llevar a buen fin, mientras para Ferrari, McLaren y otros, han representado una bofetada tecnológica tras otra.

Para intentar salvar la espectacularidad de la F-1, que del coma ha pasado a la agonía, Max Mosley tomó la decisión de prohibir de inmediato el uso de las suspensiones activas, sin plantearse que en el caso de Williams, Benetton, Ferrari, Lotus y Footwork, el cambio representaba perder un mínimo de tres o cuatro Grandes Premios, hasta poder estudiar y construir un nuevo monopla. El empleo de las suspensiones activas dio lugar a una reducción extrema del espacio en



Aunque se hagan muchos intentos, la polémica y la diversidad de opiniones entre pilotos, constructores y Federación, parece no tener fin ni sentido. Alain Prost, el gran triunfador, llama estúpido a Ayrton Senna y califica de escándalo su penalización.

Gran Premio de Alemania de Fórmula 1

LA CONCORDIA PASIVA

DESBORDANTE
La carrera desarrollada por Schumacher fue un prodigio de deseo de victoria. Desde los boxes le indicaron que aminorara la marcha.



A SUS PIES, PROFESOR

Para Prost, esta carrera ha representado el penúltimo peldaño antes de alcanzar su cuarto título de Campeón del Mundo. Como de costumbre construyó su éxito con precisión milimétrica, sin descuidar el más insignificante de los detalles. Al fin, la victoria.

las zonas donde se ubican los elementos hidráulicos que sustituyen a los tradicionales amortiguadores. Pero llegado el momento de convertir el sistema activo en pasivo con amortiguadores clásicos, no se dispone del sitio suficiente, y además el concepto aerodinámico de un monoplace «activo» es totalmente diferente al de uno con suspensiones pasivas.

Frente a este dilema, Ecclestone reunió a todos los constructores para evitar que una decisión de la FIA degenerara en una estratagema, en lugar de «salvar» a la F-1.

Después de seis horas de enzar-

zadas discusiones, a lo largo de las cuales Williams personificaba la intransigencia, Ferrari se sumaba a la opinión de la mayoría y McLaren insistía que con una tarde de trabajo su monoplace pasaba de activo a pasivo y se ponían en juego los títulos de Campeones del Mundo de Pilotos y de Constructores, teóricamente imposible de arrebatar a Williams. Junto a esto, las inversiones hechas por las cinco escuderías que han emprendido el camino de las suspensiones activas, cuya cantidad representa varias decenas de millones de dólares, se podían convertir en humo tecnológico.

Sin embargo, lo que convenció a todos los constructores a firmar el acuerdo de terminar la presente temporada en las condiciones actuales, fue la fuerza de la unanimidad frente a la FIA, para evitar que en un futuro se vuelvan a tomar decisiones drásticas y tan perjudiciales desde el punto de vista económico; y al mismo tiempo, acordar para 1994 la total prohibición de las suspensiones activas, el acelerador electrónico y el control de tracción y antipatinamiento. Por el contrario, consintieron el uso de sesenta y cuatro motores para toda una temporada, sin limitación elec-



A VERLAS VENIR

Para Senna sólo queda esperar mejores tiempos. Por el contrario, a su compañero Michael Andretti le queda hacer las maletas, rumbo a los USA.

trónica ni del número de los cilindros, y quedó por decidir el límite de diez mecánicos operativos en la zona de «pit lane».

A pesar de toda esta aparente concordia, nadie está conforme con lo decidido. Por una parte, Williams manifiesta ser víctima de un complot destinado a destruir su hegemonía tecnológica construida desde 1985; por otro, McLaren alega que si su coche se hubiese convertido en «pasivo» en los seis restantes Grandes Premios, Senna hubiese optado al título de Campeón del Mundo, ya que sólo le separan veintisiete puntos de Prost; y por último,

se destapa la novela policiaca con Benetton y Ferrari como protagonistas. Según indicios filtrados desde el seno del Cavallino, Ferrari habría pagado un millón y medio de dólares a Benetton para adquirir tecnología sobre las suspensiones activas. Tampoco esto es tan raro, ya que lo mismo ocurrió entre McLaren y Footwork, con la gran diferencia de que si el comprador en cuestión se llama Ferrari, suena a derrota total y a asignatura pendiente para Barnard, con toda su parafernalia tecnológica que tiene en Sandford.

Jean Todt, actual cabeza plenipotenciaria del Cavallino, desmiente la

LAS DIVINAS PALABRAS

C LARIVIDENCIAS, adivinanzas, sentencias y otras interpretaciones de la realidad escuchadas en el Gran Circo.

Bernie Ecclestone. (Presidente de la FOCA y Vicepresidente de la FIA).

A la pregunta sobre la posibilidad de un regreso de la F-1 a los Estados Unidos de América, contestó: «La F-1 volverá a los USA cuando exista un circuito digno de hospedarla».

Alain Prost. (Tres veces Campeón del Mundo de F-1).

«Si se hubiesen prohibido las suspensiones activas, poco hubiese cambiado en la F-1. Nuestro secreto no estriba en eso y en la próxima temporada se demostrará de nuevo la hegemonía técnica de Williams».



Ron Dennis. (Director deportivo de McLaren).

En la reunión mantenida el pasado jueves por todos los miembros de la FOCA, en la que se trataron también los problemas económicos de la F-1, Dennis emitió una opinión que a muchos sentó como una sentencia: «Los que no tienen dinero no merecen formar parte de la Fórmula 1».

Jean Todt. (Director deportivo de Ferrari).

«El grave problema de Ferrari, es que en Maranello se trabaja con el corazón. Hay que diluir esa pasión, que en algunos casos se convierte en un veneno».

HOCKENHEIM EN BREVE



◆ En un descuido fatal, Emerson Fittipaldi confió a un amigo que Ayrton Senna contempla con buenos ojos la posibilidad de entrar a formar parte de la Indy. A la vista del ambiente cada vez más deteriorado que vive la F-1, el campeón brasileño parece estar decidido a dar el gran paso al campeonato norteamericano. De ocurrir eso, el binomio Mansell-Senna se apoderaría totalmente del interés del público, descapitalizando así la F-1.

◆ Para la próxima temporada, parece cierto que otro de los grandes patrocinadores de la F-1 dirá adiós. Esta vez se trata de la financiera japonesa Footwork, que hasta la fecha financiaba casi la totalidad de la escudería Arrows, a la que dio su nombre.

◆ A raíz de la reunión mantenida por todos los miembros de la FOGA el pasado jueves, de común acuerdo se ha tomado la decisión de admitir en la parrilla de salida vehículos coches, con lo cual, los pilotos de la escudería BMS Lola podrán participar en los restantes Grandes Premios, ya que a lo largo

de los ocho disputados hasta la fecha, sólo uno de ellos alternativamente ha quedado siempre descalificado.

◆ Después de tanto misterio alrededor del nuevo motor Cosworth Serie VIII, concedido únicamente a Benetton, se ha comprobado que el peso de dicho propulsor es idéntico al de la Serie VII, y el cambio en el rendimiento consiste simplemente en haber variado la curva de potencia para obtener el par motor a un régimen más alto.



◆ Debido a los múltiples problemas de transmisión aparecidos en los Lola del equipo de Mansell en la Indy, Carl Haas tomó hace tiempo la decisión de encargar un cambio a Enrique Scalabroni. Sin embargo, Broadley, titular de Lola, se opuso durante tiempo a esa solución, hasta ver la evidencia del problema, que lógicamente ha dado paso a la construcción del nuevo cambio por parte de Scalabroni.

◆ En Hockenheim Ferrari estrenó el nuevo motor con cuatro válvulas por cada cilindro realizado últimamente. Dicho propulsor fue utilizado por ambos pilotos durante los entrenamientos del viernes, y Alesi lo empleó también durante la segunda sesión de clasificación. Los resultados han sido penosos



bajo todos los puntos de vista, razón por la cual decidieron no emplearlo en carrera.

◆ Existen indicios de que se quiere forzar a Renault Sport para que surta de motores a una tercera escudería en la próxima temporada. Al parecer, el candidato a los motores sería McLaren, que los obtendría a cambio de haber apoyado a Williams en la decisión sobre la prohibición de las suspensiones activas.

◆ Aunque se dice que la ley es igual para todos, en la F-1 no ocurre así. Según lo comprobado, Cosworth cobra a Benetton doce mil dólares por cada versión del motor HB-V8 Serie VII y VIII, mientras que para Minardi, por igual servicio sobre los HB-V8 Serie VI, el precio es de treinta mil dólares a pagar por adelantado.

◆ Con ocasión de este Gran Premio, Riccardo Patrese ha conquistado el récord de doscientos cincuenta Grandes Premios disputados, a lo largo de los cuales, sólo en seis ocasiones subió a lo más alto del podio.



operación con Benetton, el viaje de Claudio Lombardi a Japón para comprar tecnología Honda y, sin saber con qué bases, comienza a prometer mejoras en el equipo sin poderlas prometer. Sin embargo, las lenguas de doble filo aseguran que la tecnología Benetton no llegará a Maranello directamente, sino por medio de Magneti Marelli.

Ahora bien, lo que no se hace público es la lucha encarnizada que mantienen Benetton y McLaren para lograr un reglamento totalmente estable referente a motores y por la duración de cinco años. Si lo logran, tanto el equipo de Witney como el de Woking emprenderán una carrera desenfrenada para ver quién de los dos será capaz de seducir a la bella Peugeot, que guarda en el cofre de las delicias el proyecto del motor V 10 para la F-1. Al mismo tiempo, McLaren guarda en la manga un as, el de su posible idilio con Renault Sport que, además de haber ayudado a Williams en la reunión de los constructores, al desaparecer ahora las suspensiones activas, el motor Renault RS 5 no desvelaría una serie de secretos relacionados con la alimentación de dicho sistema empleado por Williams, y la concesión sería viable.

Según palabras de Prost, es una quimera creer que en 1994 cambien las tornas. El Profesor asegura que en el seno de Williams ya existe un monoplaza «pasivo» que quita-

DEPORTE

Y PARECEN PREOCUPADOS
La embriaguez de poder y gloria que reina en el seno de la escudería Williams se disfraza con una incomprensible preocupación de todos sus integrantes. Y, como de costumbre, la impasibilidad de Frank Williams es infranqueable.



REPRESENTANTE
GAMMA CAR AUDIO, S.L.

Avda. de Maritima, 44 - 04020 Alcazar de San Juan
Tel. (922) 480 00 00 - Fax. (922) 480 00 00



MADE IN ITALY

DELEGACIONES:

BARCELONA:	TELEFONO: (93) 3 22 39 30	FAX: (93) 4 10 79 40	SEVILLA:	TELEFONO: (95) 4 42 37 07	FAX: (95) 4 42 10 03
BILBAO:	TELEFONO: (94) 4 32 91 96	FAX: (94) 4 10 29 78	VALENCIA:	TELEFONO: (96) 3 74 77 11	FAX: (96) 3 74 84 13
LA CORUÑA:	TELEFONO: (981) 24 08 44	FAX: (981) 24 08 34	VALLADOLID:	TELEFONO: (983) 77 62 10	FAX: (983) 39 43 47
MADRID:	TELEFONO: (91) 6 77 46 57	FAX: (91) 6 56 24 53	VIGO:	TELEFONO: (986) 37 36 37	FAX: (986) 37 38 66
			ZARAGOZA:	TELEFONO: (976) 42 52 00	FAX: (976) 59 36 82

GENIOS EN PARO FORZOSO

A difícil situación económica por la que atraviesa la F-1, ha causado una situación imprevisible entre los ingenieros más codiciados. Los que hace tan sólo dos temporadas eran buscados, arrebatados y pagados con talones millonarios, ahora se encuentran en paro forzoso por falta de puestos de trabajo. En la actualidad, el Gran Circo no precisa tantas cabezas importantes, y en el Olimpo de los santones de la tecnología cunde el paro, con perspectivas de lo más descorazonadoras.

Sólo a título de curiosidad, a continuación aparece el cuadro

Jean Claude Migeot: ex Renault, Ferrari y Tyrrell.

Ralph Hann: ex Porsche, McLaren y Ferrari.

Gordon Kimball: ex McLaren y Ferrari.

Tommaso Carletti: ex Renault, Ferrari, Minardi y Fondmetal.

Arthur Webb: ex McLaren, GTO, Benetton.

Nigel Cowperthwaite: ex Lotus, Minardi y Scuderia Italia.

Luigi Mazzola: ex Ferrari, Ligier y Sauber.

Lo dramático de esta situación consiste en que, durante una década, la F-1 ha buscado talentos en las industrias aeronáuticas y espaciales debido a la sofisticación tecnológica que ahí existía y, en consecuencia, aplicable a los modernos monoplazas. Por el contrario, en la actualidad hay exceso de ingenieros ilustres en la F-1, ya que las carencias económicas no permiten continuos desembolsos millonarios.

Por si esto fuera poco, cabe destacar que en el caso de que la prohibición de las suspensiones activas hubiese cuajado, escuderías como Williams, Ferrari, McLaren, Lotus y Footwork se hubiesen visto en el desagradable trance de tener que despedir a una media de quince técnicos cada una, al carecer de la necesidad de sus conocimientos.

de honor de los «dioses parados».

Enrique Scalabroni: ex Williams, Ferrari, Lotus y Peugeot.

Sergio Rinland: ex Brabham, Tyrrell y Fondmetal.

Steve Nichols: ex McLaren, Ferrari y Sauber.

rá el sueño a sus rivales, y que el motor RS 6 será tan competitivo como sus antecesores los RS 3/4 Y 5. Por el contrario, en Hockenheim se ha sabido que Ron Dennis está seriamente preocupado por la debilidad de su departamento técnico, que antaño fue el mejor y ahora se ha visto largamente superado por Benetton. Tal y como ocurrió con el paso de la era turbo a la de los propulsores atmosféricos, momento en el que se descubrió que casi nada de lo aprendido con los Turbo valía para los aspirados, otro tanto de lo mismo va a ocurrir con las suspensiones. De hecho, Patrick Head



ETERNO MISTERIO
Pocas explicaciones plausibles se logran acerca de la «alquimia» que rodea la preparación de las gasolinas en los circuitos. Antes o después, explotará de nuevo la polémica.

gran genio del momento asegura que la aerodinámica y el planteamiento estructural de un monoplaza «activo» nada tiene que ver con un coche de F-1 tradicional; con lo cual, afirma que en el futuro los «grandes» serán más «grandes», y los «pequeños» a penar como siempre.

Lo que resulta indiscutible es la severidad con que la FIA actúa respecto a Prost y, en consecuencia, el apoyo a la intransigencia de los comisarios. En Hockenheim, mientras rodaba entre la primera chicane y la segunda, el Profesor dio una fugaz mirada a los espejos retrovisores y descubrió que Martin Brundle, que le seguía, había perdido el control

de su Ligier, razón por la cual cortó la chicane sin trazarla para evitar un posible accidente. La pequeña y teórica ventaja de haber acertado el trazado, se compensó con creces cuando Prost salió de ella muy lento. A pesar de las evidencias, se penalizó al Profesor con diez segundos de parada en boxes, y de no haber reventado el neumático posterior izquierdo de Hill, le hubiese costado la victoria. Por el contrario, ninguno de los ahí tan lungimirantes comisarios se dio cuenta de las trastadas que Senna propinó a Prost en las primeras vueltas, y tampoco buscaron una explicación al hecho de que

buena aerodinámica, con suspensiones activas eficaces y haber encontrado un motor competitivo, en McLaren, técnicos, directivos y piloto no han aprendido todavía a perder.

Sin embargo, el Profesor ha entendido mejor que nadie en la historia la dinámica trapisonda de la F-1 y cómo hacerse con ella. El venidero y cuarto título de Campeón del Mundo que Prost se meterá en el bolsillo, lo ganó en 1992 sin participar, pero haciéndose con el mejor monoplaza y deshaciéndose de los peores rivales. Y por si fuera poco, se está convirtiendo en el «record-



actualmente, las gasolinas analizadas previamente por la FIA y después del Gran Premio, son manipuladas con sumo cuidado con la temperatura y con inexplicables y meticulosas mediciones con probetas antes de los entrenamientos y de la carrera.

En Hockenheim, no sólo Senna perdió su templanza de gran campeón al instigar a Prost, sino que también lo hizo también su patrón, Ron Dennis, al presentar una reclamación contra el coche de Michael Schumacher por llevar dos radiadores de aceite, totalmente reglamentarios. Evidentemente, además de no haber sabido hacer un coche con

man» de las victorias y de las «pole position», que son una especialidad de su amigo Senna. Tampoco le importan las críticas de Ecclestone, que al respecto dijo que no le gustan los pilotos metódicos y con temor al agua, porque lo que gusta a Prost es correr lo menos posible y así ganar lo más posible. El Profesor ha demostrado lo que es preciso hacer para no caer en la trampa de este deporte atípico, ni en el delirio del público, ni en los intereses de políticos y organizadores. La F-1 es el dragón insaciable, y Prost el inventor de la telaraña en la que se debate hasta que a él le convenga.

¡Usted sí que sabe, Profesor! ○

CLASIFICACIONES

2. A. Prost (Williams-Renault) 1.38.748	10. D. Hill (Williams-Renault) 1.38.905
5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.39.580	8. A. Senna (McLaren-Ford) 1.39.516
26. M. Blundell (Ligier Renault) 1.40.135	25. M. Brundle (Ligier Renault) 1.40.855
6. R. Patrese (Benetton-Ford) 1.41.101	10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.41.138
28. G. Berger (Ferrari) 1.41.242	27. J. Alesi (Ferrari) 1.41.304
9. D. Warwick (Footwork Mugen Honda) 1.41.449	7. M. Andretti (McLaren-Ford) 1.41.531
12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.42.564	29. K. Wendlinger (Sauber) 1.41.642
11. A. Zanardi (Lotus Ford) 1.41.858	20. E. Comas (Larrousse Lamborghini) 1.41.945
14. R. Barrichelo (Jordan Hart) 1.42.025	30. J. Lehto (Sauber) 1.42.032
4. A. de Cesaris (Tyrrell Yamaha) 1.42.203	23. C. Fittipaldi (Minardi Ford) 1.42.658
3. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) 1.42.910	15. T. Boutsen (Jordan Hart) 1.43.007
22. L. Badoer (BMS Lola Ferrari) 1.43.345	21. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) 1.44.166

CLASIFICACION FINAL

1. A. Prost (Williams-Renault) 1h: 18m.40s.885. 2. M. Schumacher (Benetton-Ford) a 16" 664. 3. M. Blundell (Ligier Renault) a 59s.349. 4. A. Senna (McLaren Ford) a 1m 08s229. 5. R. Patrese (Benetton Ford) a 1m 31s 516 vuelta. 6. G. Berger (Ferrari) a 1m 34s 754. 7. J. Alesi (Ferrari) a 1 m 35s 841. 8. M. Brundle (Ligier Renault) a 1 vuelta. 9. K. Wendlinger (Sauber) a 1 vuelta. 10. J. Herbert (Lotus Ford) a 1 vuelta. 11. C. Fittipaldi (Minardi Ford) a 1 vuelta. 12. P. Alliot (Larrousse Lamborghini) a 1 vuelta. 13. T. Boutsen (Jordan Hart) a 1 vuelta. 14. P. Martini (Minardi Ford) a 1 vueltas. 15. D. Hill (Williams-Renault) a 2 vueltas. 16. M. Alboreto (BMS Lola Ferrari) a 2 vueltas. 17. D. Warwick (Mugen Honda) a 3 vueltas.

VUELTA RAPIDA

M. Schumacher (Benetton-Ford) : 1m 41s.859 vuelta 40 a una media de 240,862 Km/h.

ABANDONOS

Barrichelo (Rodamiento rueda). Katayama (cambio). Lehto (accidente). Zanardi (accidente). Suzuki (cambio). Andretti (accidente). Badoer (fsuspensión). De Cesaris (cambio).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Prost, 77 puntos. 2. A. Senna, 50 puntos. 3. M. Schumacher, 36 puntos. 4. D. Hill, 28 puntos. 5. R. Patrese, 11 puntos. 6. M. Blundell, 10 puntos. 7. M. Brundle, 9 puntos. 8. J. Herbert, 9 puntos. 9. G. Berger 6 puntos. 10. J. Lehto, Fittipaldi 5 puntos. 12. Alesi, 4 puntos. 13. Andretti 3 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 105 puntos. 2. McLaren-Ford, 53 puntos. 3. Benetton Ford, 47 puntos. 4. Ligier Renault, 19 puntos. 5. Lotus Ford 10 puntos. 6. Ferrari, 10 puntos. 7. Minardi Ford, 7 puntos. 8. Sauber, 6 puntos.

Baja España

CITROËN MORDIO EL POLVO



BRUNO SABY
«EL
AGUAFIESTAS»
Con tres
victorias en
esta
temporada, el
piloto de
Mitsubishi está
arrasando: El
Dakar, el Atlas
y ahora la Baja.

Llegaba el equipo Citroën a Zaragoza dispuesto a arrasar a sus contrincantes. Con cuatro coches y la reciente victoria en la Baja portuguesa, todo estaba preparado para un nuevo triunfo de la armada roja. Pero Mitsubishi, que ya humilló a los franceses en el último Dakar, ha vuelto a amargarles la fiesta y a hacer morder el polvo a los hombres que, todavía, dirige Guy Frequelin.

José María Cernuda
Enviado especial

TRAS un año de ausencia, finalmente ha podido recuperarse la Baja España, una prueba nacida hace 10 años como Baja Montesbiancos y que alcanzó su máximo esplendor como Baja Aragón. Un rally raid por la zona de los Monegros, en pleno mes de julio, con más de 40 grados de temperatura, que constituye, sin duda, la carrera más singular de esta especialidad de cuantas se celebran en Europa y con el París-Dakar y el Faraones en Egipto, el terceto de carreras que prestigian a una Copa del Mundo de Raids que acaba de iniciar su andadura en la Federación Internacional.

La Federación Española (su presidente, Carlos Gracia se «hizo» al automovilismo en la organización de las primeras Baja) no ha querido que la prueba desapareciera y se ha encargado de resucitarla, con notables aciertos. El más importante de los cuales ha sido, sin duda, la inscripción, con los dos equipos punteros de la especialidad, Citroën y Mitsubishi, a los que habría que añadir el debut del equipo Seat y la presencia de muy interesantes equipos extranjeros, como el Nissan-Dessoude de Francia, el Nissan-Trident de Portugal y algunos pilotos privados de gran realce, como Salvador Serviá, Miguel Prieto, Clay Rogazoni, Jean Louis Schlessler, René Metge y un largo etcétera. En total, nada menos que 160 coches y 90 motocicletas.

El recorrido lo constituía un bucle de 800 kilómetros, todos ellos por caminos de tierra, en su mayor parte caminos en buen estado pero enormemente polvorientos y bastantes zonas pedregosas, donde el paso era obligatoriamente lento y muy castigador para las mecánicas. A lo largo del recorrido se intercalaban seis puntos de asistencia, únicos lugares en los que estaba permitida la intervención mecánica y el repostaje.

Citroën, tras su victoria en la Baja Portugal hace tres semanas, llegaba a Zaragoza con la moral pletórica y unos medios avasalladores para hacer correr cuatro ZX Gran Raid para unos pilotos de elite: Aurioi y Lartigue como especialistas en raids; Salonen como hombre mixto de raids y rallyes y el italiano Andrea Aghini, que debutaba en el equipo francés, como hombre específico de rallyes. Aghini está disputando el Mundial de Rallyes con Lancia, en el mismo equipo que Carlos Sainz y siempre ha sido considerado como un especialista en asfalto, por lo que no se entiende muy bien la razón de su elección para este tipo de pruebas. En todo caso, su experiencia en la Baja le habrá servido enormemente para los próximos rallyes del mundial.

Frente a los franceses, Sonauto Mitsubishi presentaba un equipo más modesto con dos pilotos «top», el francés Bruno Saby y el alemán Erwin Weber, ambos con la última evolución del Pajero. El exótico príncipe de Qatar, Saeed Al Hajri, participaba también con un prototipo T3 del Pajero, pero en la evolución del año pasado (25 caballos menos potente y 50 kilos más de peso). El equipo se completaba con dos Pajero de la categoría T2 (coches de serie con algunas modificaciones) para Jean Pierre Fontenay, que es en estos momentos el líder de la Copa del Mundo, y el japonés Hasiru Masuoka.

Aunque a priori la victoria tenían que disputársela entre estos dos equipos, la atención se centraba en otros dos puntos: el Seat Toledo Marathon y el Lancia Integrale.

Seat hace cuatro años que viene trabajando en un prototipo de coche para raids, tras haber participado en esta especialidad en España en los años 90 y 91, venciendo el Campeonato nacional con un Audi. En este tiempo transcurrido, en el centro técnico de Seat en Martorell, han desarrollado un coche, con estructura tubular y motor central, que ahora

LARTIGUE, EL MÁS RÁPIDO
Pierre Lartigue
 (bajo estas líneas) fue sin duda el hombre más rápido de esta Baja. En dos ocasiones logró remontar la diferencia respecto a Saby, pero cuatro pinchazos le doblegaron. Hubert Auriol (a la derecha) fue otro de los grandes afectados por los pinchazos.



recibe la carrocería del Toledo. Se inscribió en la Baja Portugal como un ensayo general. Un único coche conducido por José María Serviá que, tras disputar la etapa prólogo, no pudo tomar la salida al detectarse una grave fuga en el depósito de combustible, sin tiempo para su reparación. En la Baja aragonesa, dos Toledo hacían su presentación auténtica. Uno, conducido por José María Serviá, el conductor del Audi en años pasados y el piloto encargado de la puesta a punto del prototipo. El otro, el francés Cyril Neveu. Hubo un cierto revuelo al conocerse la elección del segundo piloto para el Seat. Cyril tiene una limitada experiencia sobre automóviles. Ha ganado el París-Dakar en cinco ocasiones, sobre motocicleta y en Seat se quería un piloto con experiencia en raids, con carisma personal y preferiblemente francés, para atraer el interés de los medios informativos galos, cuna de los raids e importante mercado para la marca española.

El Toledo Marathon, con sus 330 caballos de potencia (frente a los 380 de los Citroën y casi 400 de los Mitsubishi) podría jugar la baza de su menor peso para intentar inquirar a las dos armadas favoritas. De todas maneras, el equipo se contentaba con terminar la prueba y acumular el máximo de experiencias posibles.

Un segundo centro de interés estaba en Salvador Serviá. El veterano piloto español (49 años), marchaba, antes de la Baja, cuarto en la Copa del Mundo y cuenta con un patrocinador importante, Trident. Salvador, en la Baja, quería luchar por los puestos de cabeza y no conformarse con vencer en T2 o en T1, coches menos evolucionados, con los que no puede aspirarse a estar entre los Citroën o Mitsubishi. Su Lada-Porsche ya prácticamente no existe, por lo que al piloto gerundense se le ocurrió la idea de hacer correr un coche del Mundial de Rallyes, convenientemente reforzado. Ha habido algunos intentos aislados de hacer correr estos coches, pero, hasta la fecha, sin resultados. Recordamos al belga Coulsoul con un Opel Manta, a Antonio Zanini con un Ferrari 308 y a Carlos Sainz con un Ford RS, pero sin lograr acabar nunca.

Hace muchos años que Salvador mantiene contactos con la Jolly Club y a ellos se dirigió, contándoles su proyecto, llegando muy pronto a un



EL SEGUNDO MITSUBISHI
 Erwin Weber (a la derecha) a punto estuvo de lograr la segunda posición, pero no pudo con Lartigue y tuvo que conformarse con el tercer escalón del podio.



POR CAMINOS Y SEMBRADOS
 Los pinchazos suelen llegar cuando se abandonan los caminos. En la foto, Timo Salonen, como la mayoría de los pilotos oficiales, rodando por el sembrado. En la foto de la izquierda, Weber en parecida situación.

LA BAJA TRAMO A TRAMO

◆ El calor es el enemigo más terrible de la Baja. Para paliarlo, los miembros del equipo Citroën utilizaban un chasis térmico, con agua enfriada desde un depósito con hielo. Se pensó incluso en la posibilidad de instalar un equipo de aire acondicionado, pero fue desechado por la complejidad mecánica y por la dificultad de adaptar un radiador.

◆ Entre Auriol y Neveu (foto superior), contabilizan ocho victorias en el Dakar. Ambos comenzaron corriendo en moto y se han pasado a los coches.

◆ En Seat Sport van a tener en los próximos días una reunión para analizar el resultado de la Baja y ver qué hacer en el futuro. No hay presupuesto para correr ninguna otra carrera en este año. Vicente Aguilera y Gabi Cortés deben ahora convencer a los responsables de Seat de que hay que seguir participando, porque las posibilidades del Toledo Marathon son muchas y la repercusión internacional muy aprovechable.

◆ Los medios puestos a disposición del equipo Citroën fueron apabullantes, doblando los efectivos de Mitsubishi, pero no pudieron impedir la victoria de la marca japonesa.

◆ Entre las motocicletas, victoria sin paliativos de José Luis Stour, que superó a quienes partían como máximos favoritos, Arcarons y Nias, todos sobre KTM, que hicieron segundo y tercero respectivamente.

◆ Salvador Serviá, con un coche cuyo depósito de combustible era de 180 litros, tenía que detenerse en cada asistencia. Los hombres de Nocentini hicieron repostajes en minuto y medio, mientras que en Citroën tardaban un minuto más y en Mitsubishi algo más de tres minutos. Un trabajo de auténticos Fórmula 1.



tros de capacidad del depósito, tendría que llenar a tope, mientras que sus rivales, con 400 litros, podrían seguir de largo si no necesitaban cambiar ruedas.

Serviá puso la presión de soplado del turbo al máximo... y se equivocó. Era tanta la potencia del Lancia que, sobre el finísimo polvo de la etapa prólogo, el coche apenas traccionaba y era poco menos que imposible de conducir. Un error que le costó nueve segundos, pocos, pero que se traducían en el séptimo tiempo. Si adelantar a uno es difícil, a siete es absolutamente imposible, así que Salvador, optó por tomarse las cosas con mucha calma, poner la presión de soplado en el mínimo y esperar acontecimientos.

El mejor tiempo en la prólogo lo realizó Timo Salonen (Citroën), dos segundos por delante de Erwin Weber (Mitsubishi) y tres de Andrea Agnini (Citroën). Tres hombres de rallye por delante de los especialistas en raids, Lartigue (Citroën), Saby (Mitsubishi), Auriol (Citroën), Salvador Serviá (Lancia), José María Serviá (Seat), Hajri (Mitsubishi), Schlessler (Buggy) y Neveu (Seat). Cyril Neveu fue penalizado en un minuto por adelantarse en tomar la salida, pero los comisarios, un tanto extrañamente, decidieron no aplicar la penalización hasta el final de la prueba, por lo que el francés podía tomar la salida en el puesto 12º en vez del 73º, con lo que ello hubiera supuesto. Decisión un tanto discutible y que puede crear precedentes complicadísimos.

Con la ventaja de tomar la salida en primera posición, Salonen es el primer líder, pero muy pronto iba a sufrir en sus propias carnes el grave problema que han padecido los Citroën y que, al final, les iba a costar la carrera: los neumáticos. Hasta esta última evolución, los ZX han venido utilizando llantas de 17 pulgadas de diámetro, sobre las cuales, se montaban neumáticos Michelin RM1, creados especialmente para raids. Este año se ha pasado a llanta de 18 pulgadas. Ni en el Dakar ni en el Atlas, ni en la Baja Portugal han aparecido problemas de neumáticos, pero súbitamente, en la Baja española, los Citroën han sufrido cerca de una docena de roturas de neumáticos (no puede hablarse exactamente de pinchazos, sino de pérdida de aire a causa de la rotura de los flancos, por

tivo de Citroën, Guy Frequelin, se quedó muy mosca y enredó hasta encontrar en el reglamento una disposición técnica que le impidiese participar; o al menos, participar en cualquiera de las tres categorías de raids, T3, T2 y T1. La distancia de los álabes del turbo a la carcasa es diferente en los raids que en los rallyes y, por tanto, el Integrale no podría medirse con los T3, quedando encuadrado en una categoría especial en la que no podría adjudicarse puntos para la Copa del Mundo. Frequelin quería incluso que tomara la salida de la etapa prólogo en última posición, pero en eso no convenció a los comisarios. Salvador, al quedar encuadrado en otra categoría, pudo al menos mantenerse en el peso normal del Lancia, y no salir con los kilos de lastre a que le obliga el reglamento de T3 (peso mínimo de 1.350 Kilos).

Como se sabe, el orden de salida



COMO EN LOS RALLYES
Los Mitsubishi Pajero son, en su inicio, coches de todo terreno, pero en la versión T3 de raids se comportan como auténticos coches de rallyes de grupo A. En la foto, el príncipe de Qatar, Saeed Al Hajri.

acuerdo. Había un Lancia Integrale HF grupo A, evolucionado por encima del reglamento del mundial; precisamente el coche que debería de haber conducido Pedro Diego en el campeonato de España de Rallyes de Tierra, pero que no llegó a salir por falta de presupuesto. Es una unidad preparada por Mauro Nocentini, con una potencia de más de 400 caballos y con los refuerzos de chasis y suspensiones estudiados para el África Safari. Pintado rápidamente con los colores del chicle, llegó a Zaragoza en medio de grandes expectativas.

Tan grandes, que el director depor-

en los raids se establece el día anterior, en una prueba prólogo. En la Baja es importantísimo hacer un buen tiempo en esta corta etapa, ya que es poco menos que imposible adelantar a otro coche de parecidas prestaciones y muy difícil el mantenerse en la estela de polvo, sin cometer un error fatal.

Los pilotos se emplean a fondo, aligerando los coches (que salen sin rueda de repuesto y con apenas 10 litros de gasolina para los tres kilómetros de la prueba), subiendo la presión de soplado de los motores turbo al máximo y utilizando neumáticos de rallyes. Serviá, con su Intergale, tenía todas las de ganar. Saliendo primero, al menos aseguraba esta posición hasta el primer punto de reavituallamiento, donde él, con 180 li-



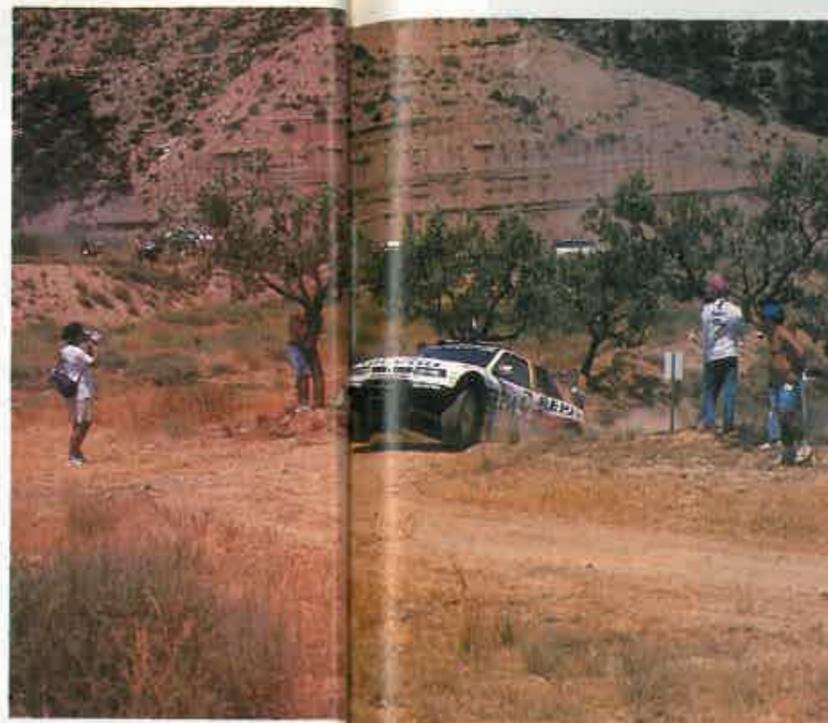
CON UN COCHE DE CARRERAS
A Salvador Serviá le cabe el honor de ser el primero en acabar un raid con un coche de rallyes. El Lancia Integrale de la Jolly respondió a la perfección. A ver si se animan.

SEAT A POR TODAS
El debú de los Seat Toledo Marathon no ha podido ser más afortunado, acabando los dos coches de Neveu (en la foto) y José María Serviá.



EN CABEZA DE LA COPA DEL MUNDO DE RAIDS
La victoria de Jean Pierre Fontenay en T2, y su décimo puesto en la general, le permiten encabezar la Copa Fia para rally-raids.

MALA SUERTE
José María Serviá perdió cerca de media hora en reparar la dirección, tras un golpe contra una piedra. El menor de los hermanos llegó a marchar en cuarta posición con el Seat Toledo.



LOS OTROS ESPAÑOLES
Al margen de los hermanos Serviá, los pilotos españoles también brillaron en los puestos intermedios. Salvans obtuvo el puesto dieciséis y Dalmau (en la foto), fue vigésimo.

golpear contra piedras), causados probablemente por la combinación de llanta más grande (y por tanto más flanco), calor excesivo (mayor fragilidad de la goma) y terreno rápido y pedregoso. En todo caso, tanto Citroën como Michelin y Seat utilizaron las mismas cubiertas, con resultados satisfactorios, por lo que habría que culpar al tipo de conducción, muy agresiva, de los pilotos de Citroën.

Salonen fue el primero en dar la voz de alarma y su pinchazo permitió a Bruno Saby tomar la cabeza, con ligerísima ventaja sobre Lartigue, Auriole, Aghini y Salonen. Weber, Salvador Serviá y José María Serviá ya estaban ligeramente más distanciados. Salvador, con el Lancia, marchaba muy prudentemente, aprovechando la potencia de su coche en las zonas favorables, pero perdiendo mucho tiempo en los pasos difíciles. En un alarde de amor fraterno, se detiene al borde del camino para dejar pasar a su hermano pequeño que, con el Seat, pasaba con sorprendente eficacia en las zonas más «trialeras».

Durante más de media carrera, Saby y Lartigue marchan uno tras otro, con menos de tres minutos de diferencia entre ambos. Tras ellos, los sucesivos pinchazos del resto de escuderos de Citroën los van retrasando, lo que permite que Weber ascienda posiciones.

Bajo un calor tórrido y con el helicóptero de Citroën volando a escasos 10 metros sobre Lartigue, para intentar despejar el polvo levantado por Saby, todo parecía indicar que la carrera iba a jugarse en el último tramo. Estaba claro que Lartigue era más rápido que Saby. Un nuevo pinchazo del piloto del Citroën le hace perder cerca de cinco minutos en cambiar de rueda, pero, en cuanto conducía sin polvo delante, era capaz de volverse a poner en la zaga del Mitsubishi. Al último punto de asistencia llegan ambos con apenas un minuto de diferencia y salen con menos de 25 metros entre ambos. Tras unos kilómetros de espera, al fin Lartigue, saliéndose del camino, en una maniobra de astucia, logra superar a Saby y en poco

menos de 10 minutos, alejarlo de su estela. Lartigue conduce a tope, porque no le bastaba con quedar por delante, sino que tenía que superar al piloto de Mitsubishi en más de dos minutos, que era la diferencia de tiempo con que habían tomado la salida. Es probable que lo hubiera logrado, pero antes de que tuviese la oportunidad de comprobarlo, a menos de 70 kilómetros de la llegada, un tercer pinchazo le hace perder su posición. Por si fuera poco, cuando ya estaba todo perdido, otro pinchazo le aleja definitivamente de la cabeza y por poco le hace perder la segunda posición, porque Weber llegó a cruzar la meta delante de él, pero el alemán había tomado la salida cuatro minutos antes y no pudo enjugar su dife-

rencia. Bruno Saby, tras esta victoria en la Baja, unida a las logradadas este año en el París-Dakar y en el Rallye Atlas, pone de manifiesto que forma el binomio más eficaz hombre-máquina de cuantos disputan los raids y habrá que ver si logra vencer en el Faraones para conseguir un «gran Slam» poco menos que imposible de batir. Tiempo al tiempo.

Por atrás, los hombres de Citroën bastante tuvieron con luchar contra los pinchazos, pero merece la pena destacar el papel de los dos hermanos Serviá.

Como hemos relatado, José María (Seat) había adelantado a Salvador (Lancia) y marchaba en una más que honrosa quinta posición, que en algún instante de la carrera llegó a ser cuarta. Poco antes de la quinta zona de asistencia, tuvo un pinchazo que permitió que Salvador le superase. En esta ocasión, el más viejo de los hermanos decidió que ya estaba bien de ayudar a los pequeños y como faltaban apenas 15 kilómetros para la asistencia, no facilitó las cosas al hombre de Seat. En determinado momento, Salvador se dispuso a doblar a un participante de moto rezagado que inesperadamente y sin advertir la presencia de los dos coches que le seguían, se cruzó delante del Lancia, obligando a Salvador a frenar bruscamente. Su hermano, que marchaba

pegado para evitar tragarse todo el polvo, tiene que hacer una maniobra brusca y tras tocar ligeramente el Lancia, va a estrellarse contra una gran piedra, al borde de la carretera. Parecía que allí acababa la carrera del Toledo Marathon, pero tras unos momentos de incertidumbre comprueba que las cosas no estaban tan mal como se temía en un principio y, con la caja de dirección muy dañada, llega hasta su asistencia donde, tras

27 minutos de trabajo, ponen las cosas en orden. Esto le hace retroceder varios puestos, siendo superado por su compañero Cyril Neveu, por Al Hajri y por Fontenay, quien había llevado a cabo una excelente carrera, con el Mitsubishi Pajero T2, que se impone en esta categoría.

Salvador Serviá consigue finalmente llevar al Lancia hasta la meta, sin sufrir ningún problema mecánico y con un extraordinario trabajo de sus asistencias, que en menos de dos minutos eran capaces de repostar combustible y cambiar las cuatro ruedas, con una organización de los hombres de Nocentini en la línea de la Fórmula 1.

Esta Baja ha marcado un punto de inflexión importante en los raids. La poderosísima escuadra Citroën ya no es la marca a batir, sino la más peligrosa adversaria de Mitsubishi, que en esta temporada ha vencido en el Dakar, en el Atlas, en Cerdeña y ahora en la Baja España, dejando para los franceses sólo la Baja Portugal, donde los Mitsubishi no han estado presentes. Por si fuera poco, aparece en el horizonte el equipo Seat, que si bien no está en condiciones de echar un pulso a las dos grandes animadoras, ha mostrado un potencial que merece que los responsables de Seat Sport sigan adelante con el proyecto. ○

POSICIONES EN LOS PUNTOS INTERMEDIOS

Piloto	Coche	A1	B1	C1	D1	E1	F1	Final
Saby	Mitsubishi	1º	2º	1º	1º	1º	1º	1º
Lartigue	Citroën	2º	3º	2º	2º	2º	2º	2º
Weber	Mitsubishi	6º	6º	6º	6º	5º	3º	3º
Salonen	Citroën	3º	1º	4º	7º	6º	5º	4º
Aghini	Citroën	4º	4º	5º	4º	3º	4º	5º
Auriole	Citroën	5º	5º	3º	3º	4º	6º	6º
S.Serviá	Lancia	8º	8º	8º	8º	8º	7º	7º
Al Hajri	Mitsubishi	20º	14º	10º	11º	9º	8º	8º
Neveu	Seat	9º	9º	11º	10º	7º	9º	9º
Fontenay	Mitsubishi	14º	12º	12º	12º	11º	10º	10º
JM.Serviá	Seat	7º	7º	7º	5º	10º	13º	11º

CLASIFICACIONES

1º Saby-Serleys (Mitsubishi), en 9.21.27, a una media de 78,64 kilómetros por hora. **2º Lartigue-Perin** (Citroën), a 12'20". **3º Weber-Hlemer** (Mitsubishi), a 16'02". **4º Salonen-Gallagher** (Citroën), a 18'11". **5º Aghini-Fornoquia** (Citroën), a 18'56". **6º Auriole-Plelanol** (Citroën), a 31'20". **7º Serviá-Romaní** (Lancia), a 34'31". **8º Al Hajri-Magne** (Mitsubishi), a 37'25". **9º Neveu-Da Silva** (Seat), a 42'53". **10º Fontenay-Vismara** (Mitsubishi), a 51'19". **11º Serviá-Oller** (Seat), a 1.11'55".

MOTOS

1º Steuri (KTM LC4), en 7.54.24, a una media de 78,55 kilómetros por hora. **2º Arcarons** (KYTM LC4), a 2'55". **3º Mas** (KTM GS), a 9'03". **4º Gil** (Suzuki GR), a 15'48". **5º López** (Honda CR), a 29'02".

Gené pagó la fogosidad de Bugatti

En su segunda cita del año en la Fórmula 3000, Jordi Gené se las prometía muy felices. A muy pocas vueltas para el final de la carrera, en el rápido circuito alemán de Hockenheim, el piloto español, tras una gran remontada y cuando se encontraba situado en la cuarta posición, **Giussepe Bugatti**, en un exceso de fogosidad embistió a Gené, acabando los dos fuera de la pista. El español pudo volver al trazado, para finalizar la carrera en octava posición, sin posibilidad de sumar sus primeros puntos del año.

Desde el principio, la carrera no fue fácil. Gené y el equipo TWR, llegaban al circuito alemán tras haberse visto obligados a rehacer el coche después del espectacular accidente sufrido una semana antes en **Enna-Pergusa** y sin haber tenido tiempo para poder efectuar una buena puesta a punto. Gené, al respecto, se mostraba asombrado de la capacidad de reacción de su equipo, que con una gran profesionalidad y experiencia en el Mundial de Sport Prototipos fueron capaces de poner el coche en marcha en sólo 72 horas.

Con todo esto, el coche, por lo que se refiere al chasis y suspensiones, en los entrenamientos se mostró perfectamente puesto a punto. Un pequeño problema en los frenos, una fisura en la bomba, que propiciaba el que entrara aire en el circuito hidráulico al pisar el pedal, situó a Gené en el puesto trece de la parrilla de salida.

En la carrera todo transcurría a pedir de boca; Gené, vuelta a vuelta, con gran seguridad, se fue quitando rivales del medio, hasta que se produjo el incidente con Bugatti.

La carrera alemana fue vencida por **Olivier Panis** y, tras ella, el Campeonato Internacional de F-3000 se pone muy interesante con Lammy y Coulthard, situados en la primera posición empatados a 21 puntos.



A TODO GAS

PRIMERA VICTORIA DE CLIMENT

LUIS Climent ha logrado su primera victoria en el campeonato de España al vencer en Avilés el **Rallye San Agustín**.

De nuevo los Opel Astra han sido los dominadores pero, en esta ocasión, **Daniel Alonso** no sólo les ha dado buena réplica, sino que a punto estuvo de ganar la prueba.

El desarrollo fue un tanto extraño por una serie de penalizaciones que hicieron cambiar el liderato en distintos momentos. Comenzó dominando Climent, pero pronto **Bardolet** (Opel) pasó a comandar la prueba, con escasa diferencia sobre



su compañero y sobre Alonso (Ford), mientras que **Cima** se salía con el Clio Williams.

A mitad de rallye, Bardolet tiene un despiste en su hotel (estaba recibiendo un masaje) y llega tarde al control de salida, lo que le cuesta cuatro minutos y **toda posibilidad de victoria**. Se coloca en cabeza Alonso pero, súbitamente, se pone a llover. Tras un cambio de ruedas, penaliza por adelanto en el control, lo que le cuesta dos minutos en tiempo real y descender al tercer puesto, detrás del líder, Climent y de Borja Moratal (Peugeot), que en esta ocasión y sobre un suelo muy deslizante, se mantiene mucho más cerca de sus rivales. Alonso inicia una fuerte recuperación, lo que le lleva a superar a Borja, pero, logrado este objetivo, afloja el ritmo porque Climent parecía inalcanzable. Pero no era así, el piloto levantino, muy astutamente, había logrado ocultar una penalización de **30 segundos** al ser empujado su coche, para arrancar, en la salida de un parque cerra-



LA PRIMERA DE CLIMENT

La cuarta victoria consecutiva de Opel llegó de la mano de Luis Climent (arriba). Daniel Alonso (a la derecha) llevó su Ford a la segunda posición, Moratal (abajo) fue tercero mientras Kiko Cima (a la izquierda) tenía que abandonar.



do. Esta astucia le vale la victoria por sólo **6 segundos**, que sin duda Alonso, de haberlo sabido antes, hubiera intentado superar, en un terreno húmedo, que favorecía a su coche de cuatro ruedas motrices.

Excelente el resultado de **José Piñón**, quinto absoluto, por delante del Peugeot 106 oficial de Oriol Gómez y del primer Peugeot del desafío, **Sergio Vallejo**, quien una vez más estuvo peleándose durante todo el rallye con David Guixeras, hasta que el gerundense se vio retrasado por una penalización de un minuto por llegar un segundo tarde a un control.

JMC

Fotos: Alberto Solís

CLASIFICACIONES

1º Climent-Muñoz (Opel Astra), en 1.49.31. **2º Alonso-Belzunces** (Ford Escort), a 6". **3º Moratal-Rodríguez** (Peugeot 309), a 30". **4º Bardolet-Muntada** (Opel Astra), a 2'48". **5º Piñón-López** (Renault Clio), a 3'59". **6º Gómez-Martí** (Peugeot 106), a 5'50". **7º Vallejo-Vallejo** (Peugeot 309), a 6'34". **8º Martínez Conde-Agulre** (Renault Clio), a 6'39". **9º Garrido-Álvarez** (Ford Sierra), a 7'16". **10º Guixeras-Del Barrio** (Peugeot 309), a 7'22"

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º Climent (Opel), 706 puntos. **2º Bardolet** (Opel), 684. **3º Alonso** (Ford), 534. **4º Moratal** (Peugeot), 522. **5º Vallejo** (Peugeot), 472.

B O X E S

♦ TROFEO TT EN MADRID

La Federación de Automovilismo de Madrid organizará el Trofeo de Todo Terreno. Un certamen de carácter regional, que pretende dar salida a la cada vez más creciente demanda de un público que no se conforma con las excursiones de fin de semana con sus coches de todo terreno.

♦ KOCINSKI CON CAGIVA

John Kocinski ha estado entrenando en secreto en el circuito de Catalunya. John ha probado las Cagiva en vistas a su fichaje por la marca italiana para lo que resta de temporada y también para la próxima. El piloto de Lucky Strike podría seguir con el mismo patrocinador, puesto que no hay que olvidar las buenas relaciones de la marca tabaquera y el constructor italiano.



♦ MARC GENÉ EN EL PODIO

El pequeño de los Genés, en un programa de doble carrera del Open de Fórmula Ford Inglés, en el circuito de Knockhill, consiguió en la segunda de ellas la tercera posición del podio. La próxima cita de Gené es el próximo fin de semana en el circuito de Zandvoort, donde participará en el europeo de la especialidad, en el que se uno de los favoritos, estando situado en la tercera posición del certamen.

OPCIONES DE TÍTULO

Oriol Serviá, que finalizó en cuarta posición en la sexta prueba puntuable para la Copa de Francia de Fórmula Renault-Elf Campus, sigue manteniendo opciones al título. Se encuentra situado en la tercera posición con ciento treinta y cinco puntos, delante de él están Sébastien Philippe con 154 puntos y Didier André con 139.

EL TÍTULO AL ALCANCE DE LA MANO

♦ **DOMINIO DE RIERA**
Xavier Riera no tuvo rivales en la cuarta cita del Campeonato de Cataluña de Turismos, imponiendo su BMW M-3 en las dos carreras de que constaba esta convocatoria. Su rival más poligrafo fue Xavier Rasqui con un Ford Sierra Cosworth, que rodó en tiempos inferiores a los de Riera.

♦ **ÉXITO DE VAUXHALL**
En la última prueba del Campeonato Británico de Turismos, en el circuito de Knockhill la victoria en la primera de las dos carreras de que constó, correspondió al Vauxhall Cavalier 1.6v (Opel Vectra 1.6v) pilotado por John Cleland. En la

I VAN Arias sigue mostrándose muy fuerte en el Campeonato Británico de Fórmula Renault, en esta ocasión, en el circuito de Knockhill, en un programa doble, con carrera el sábado y el domingo, no podía haber saldado de mejor forma su actuación. Se clasificó en primera posición en la carrera del sábado, tras realizar una espectacular remontada desde puestos retrasados, debido a un encontronazo con el inglés James Matthews. En la carrera del domingo, con unos neumáticos desgastados, debido al esfuerzo a que los sometió Arias en la primera carrera, finalizó en segunda posición.

Con estos resultados, Arias prácticamente se asegura el título. El segundo clasificado está situado a más de cincuenta puntos del español y aunque aún tiene posibilidades matemáticas de desplazar a Arias del puesto de honor, eso sólo sucedería si le ocurriese al piloto del «Racing for Spain» una auténtica debacle.

El compañero de equipo de Arias, Javier Díaz, desconocedor

por completo del circuito y sin posibilidad de haber realizado antes entrenamientos libres, finalizó la primera carrera en novena posición y la segunda en la sexta plaza.



PAREJA SEGUNDO EN LE MANS

F INALMENTE el Jaguar XJR 220 C, que se proclamó de forma oficiosa vencedor en las 24 Horas de Le Mans en la categoría GT, ha sido descalificado. La clasificación estaba pendiente de la decisión final del colegio de comisarios deportivos, que no han aceptado la ausencia de catalizador en el escape, elemento obligatorio en el reglamento técnico de

esta categoría. Con la exclusión del Jaguar XJR 220, Jesús Pareja, pasa a ocupar la segunda posición de esa categoría con el Porsche 911 RSR. Al hilo de esto, hay que decir que Pareja estará presente este próximo fin de semana, con el mismo equipo con el que participó en Le Mans y luciendo los colores de Motor 16, en las 24 Horas de Spa.



segunda venció el Toyota Carina de Hoy, mientras que Cleland finalizó en segunda posición.

♦ **TRIAL INDOOR DE CHINCHÓN**
En la Plaza Mayor de Chinchón, organizado por el Rozas Racing Moto Club, se disputó el Trial Indoor que lleva el nombre de esta localidad. La prueba se saldó con un gran éxito de público y de organización, siendo el gran triunfador Juan Luis de la Torre, tras una emocionante disputa.

♦ **MODIFICACIONES**
La Subida a Almolroy, puntuable para el Campeonato de España de Montaña, prevista en el calendario para el día 15 de agosto, ha sido anulada al ser sancionada por el Tribunal Nacional de Apelación. Su puesto lo ocupará la Subida a Gorta el día 12 de septiembre, que figuraba como prueba reserva.

ÉXITO HISTÓRICO EN EL TRIAL ESPAÑOL

L A falta de triunfos en el Mundial de Velocidad, se está viendo compensada por los éxitos que están cosechando nuestros motoristas en el Mundial de Trial.

En la última prueba de ese certamen, disputada en Viella, capital del Valle de Arán, nuestros pilotos conquistaron un triunfo histórico. El vencedor fue Jordi Tarrés, que se afianza en la clasificación para conseguir un nuevo entorchado mundial. Su triunfo se vio secundado por la segunda posición del joven Marc Colomé, por la tercera plaza de Joan Ponsy la cuarta de Amós Bilbao, dejando bien claro que España es el país más potente en esta difícil y espectacular especialidad.

Tras la carrera disputada en el Valle de Arán, Tarrés encabeza la clasificación con una cómoda ventaja, 161 puntos sobre los 133 de

Marc Colomé. En tercera posición está situado Tommy Ahvala con 120 puntos, al que le sigue muy de cerca Amós Bilbao con 118.



♦ **PENSKÉ EN TELA DE JUICIO**
Lola ha reclamado contra el equipo Penske de Fórmula Indy, acusándolo de utilizar en sus monoplazas sistemas de control de tracción prohibidos. Tras la carrera de Cleveland, los comités deportivos verificaron los coches de Fittipaldi y Tracy, sin encontrar nada ilegal. Penske, propietario de la escudería que lleva su nombre, dijo tras las verificaciones que, si en algunos de sus coches encuentran algo ilegal, inmediatamente se retirará de la competición.



PILOTA UN FORMULA RENAULT. VIVE TU PASION.



LA ESCUELA ELF-RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA TE PROPONE:

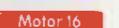
UNA AFICION APASIONANTE, PILOTAR UN FORMULA RENAULT.

Ya puedes hacer realidad tu pasión de siempre, pilotar un monoplaza de alta competición. Con los mejores medios, expertos monitores y en uno de los circuitos más prestigiosos de Europa. Sin límite de edad. En cursos individuales o en cursos pensados para el incentivo de empresa. Entra en un mundo apasionante.

¿QUIERES LLEGAR A LA FORMULA-1?

La Escuela Elf-Renault organiza cursos de competición dedicados a jóvenes menores de 25 años, sin experiencia. Si eres seleccionado como Volante Elf 94, mejor piloto de la promoción, participarás en el Campeonato Español de Fórmula Renault 1.994 como piloto Elf. A partir de ahí, la promoción de categorías superiores dependerá de tus resultados. Ésta es tu oportunidad. Aprovéchalas.

Cursos a partir de 100.000 - ptas. Para más información llama al teléfono 221 00 64



López nº2

DECADENCIA y grandeza: como habíamos previsto desde el pasado enero, **Daniel Goeudevert** ha perdido su puesto como número dos de **Ferdinand Piëch**. Ya no es el segundo en el seno del grupo Volkswagen, ni siquiera es el responsable de los asuntos comerciales del grupo, contrariamente a lo que anunciara **Ferdinand Piëch** en un principio. Todo lleva a pensar que, por el contrario, el segundo de abordo desde ahora será **López de Arriortúa**, el hombre del que más se ha hablado este año desde que dejara GM y llegara a VW, tras la polémica de si se llevó los secretos de los americanos por escrito o tan sólo en su memoria... Sea lo que sea, los protagonistas han avivado la polémica a base de contradicciones. «Nos entendemos muy bien» nos decía Goeudevert el pasado marzo, «y las acometidas de la prensa contribuyen a que estemos más unidos». El mismo Piëch declaraba en junio: «Que seamos diferentes es positivo. Nos entendemos muy bien sobre todo en lo referente a los **futuros modelos**. Vemos el futuro desde el mismo punto de vista». La gente de la casa sabía que Piëch y Goeudevert obraban cada uno por su lado desde hacía meses. Goeudevert es un humanista de la industria y Piëch es un técnico. Por lo tanto no es de extrañar que haya preferido al ingeniero español, misionero y visionario, y de la misma escuela que Piëch,

ingeniero como él. Cuando Piëch afirma que **Wolfsburg** no es rentable sino a condición de volver a un 104 por ciento de su capacidad, manifiestamente apoya a Goeudevert. Por el contrario, cuando acompaña a López y a Díaz Álvarez, director de SEAT, a ver al Rey de España, manifiesta todo su interés hacia el proyecto del vasco: la creación de una fábrica financiada por un consorcio español capaz de montar un coche en trece horas en vez de en veinte, lo que hace pensar que esta idea no era tan sólo una simple entelequia. En Wolfsburg, López, de 52 años, idólatra de **San Ignacio de Loyola**, ocupa el despacho conjunto al de Piëch. Este vasco ha conquistado claramente al nuevo patrón del grupo Volkswagen. Se entrevistaron en diciembre y febrero pasados y volvieron a verse en marzo, cuando se dio cuenta de que GM nunca financiaría la fábrica de sus sueños en **Amorebieta**. López, un ingeniero que tiene esperanzas en la consecución de la tercera revolución industrial es pesimista a pesar de todo, prevé una sobreproducción de coches de diez millones de unidades a nivel mundial para el año dos mil.

De todas formas sus intenciones son claras, hacer aborrazar al grupo entre **8 y 12 mil millones de marcos** en cinco años.



Edouard Seidler



Xantia

NUEVO DIESEL Y TURBO DIESEL



JAMAS EL PROGRESO FUE TAN BELLO.



Eclipse, instante privilegiado, nacimiento de fenómenos extraordinarios. Hoy fruto de la colaboración de los centros de diseño Citroën y Bertone, nace el nuevo Citroën Xantia Diesel y Turbo Diesel, alianza perfecta entre la seguridad y la potencia, el progreso y la belleza.

JAMAS LA SEGURIDAD FUE TAN BELLA

Citroën ha aplicado los sistemas de ingeniería europea más avanzados al diseño del nuevo Xantia Diesel y Turbo Diesel. El resultado es un vehículo único en Europa: con motores de 1.905 cc, última generación de la familia XUD, a los que se ha equipado, en la versión turbo, un moderno sistema "intercooler". Estos potentes y avanzados sistemas de propulsión, permiten al Citroën Xantia Turbo Diesel desarrollar 92 CV de potencia y ofrecer un par máximo de 20,5 mKg a 2.250 rpm.



A estos avanzados sistemas de propulsión diesel se han incorporado los más completos elementos de insonorización: inyección de poliuretano en cuerpos hue-

cos, mecanismos de filtraje de vibraciones, refuerzo de la estructura silenciosa del capot... El resultado es un vehículo silencioso, eficaz, donde la potencia convive con el confort.

JAMAS EL PROGRESO FUE TAN BELLO

En el Citroën Xantia Diesel y Turbo Diesel la potencia es inseparable de la seguridad.

Para optimizar la seguridad integral, Citroën Xantia* ha diseñado cuatro elementos esenciales que suponen aportaciones nuevas en materia de estabilidad, agarre y seguridad: la suspensión Hidractiva II en la que se inspiran los Fórmula 1, el nuevo sistema de frenado por alta presión con frenos de disco sobredimensionados en las 4 ruedas asociado con un ABS y 4 captadores, los ejes delantero y trasero autoestabilizadores y el eje trasero autodireccional, capaz de generar un



efecto similar a un "cuatro ruedas directrices". Este preciso sistema incluye, además, otros elementos como la estructura de seguridad con basamento reforzado y

habitáculo con triple anillo de protección, puertas reforzadas con sólidas barras laterales, cinturón de seguridad con nuevo sistema de pretensado... El Citroën Xantia Diesel y Turbo Diesel ofrece unos sistemas de seguridad impensables hasta ahora.

Progreso que también se manifiesta en el interior del nuevo Citroën Xantia, donde el silencio, la amplitud y la luminosidad son el resultado de la aplicación de los más avanzados sistemas de diseño al confort y al bienestar de sus ocupantes... Jamás la seguridad fue tan bella.

Modelos	Precio**
Xantia 1.6i X	1.890.000
Xantia 1.8i X	2.200.000
Xantia 1.8i SX	2.417.000
Xantia 2.0i SX	2.614.000
Xantia 2.0i VSX	2.956.000
Xantia 2.0i 16V	3.520.000
Xantia 1.9 D X	2.192.000
Xantia 1.9 Turbo D SX	2.770.000
Xantia 1.9 Turbo D VSX	3.112.000



CITROËN

* Equipamiento según versiones.
** Precio recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promoción.

Gama Citroën Xantia desde 1.890.000 ptas**

A LOS QUE VAN A UTILIZAR
LA NUEVA GASOLINA SIN PLOMO DE REPSOL
LES INTERESAN DOS COSAS.
LA PRIMERA ES CUIDAR EL MOTOR.

LA SEGUNDA, IR DELANTE DE LOS DEMAS.

NUEVA GASOLINA SIN PLOMO SUPERPLUS 98

Repsol ha desarrollado un nuevo carburante.

Una nueva potencia ideal para motores de alta compresión.

La gasolina sin plomo Superplus 98. Su nivel de octanaje mejora las prestaciones permitiendo obtener un mayor rendimiento del motor. Su composición



mantiene limpias las partes vitales del coche y reduce notablemente los niveles de contaminación. Sin duda, ahora existe algo nuevo en el mundo de las gasolinas. La posibilidad de elegir un carburante que cuide al máximo el motor de tu coche. Y la garantía de ir siempre delante de los demás.

EXISTE ALGO NUEVO EN GASOLINAS. LA POSIBILIDAD DE ELEGIR



LO MEJOR PARA TU COCHE. LO MEJOR PARA TI.

Coleccionable
DOSSIER
DIESEL PEQUEÑOS
Y MEDIANOS

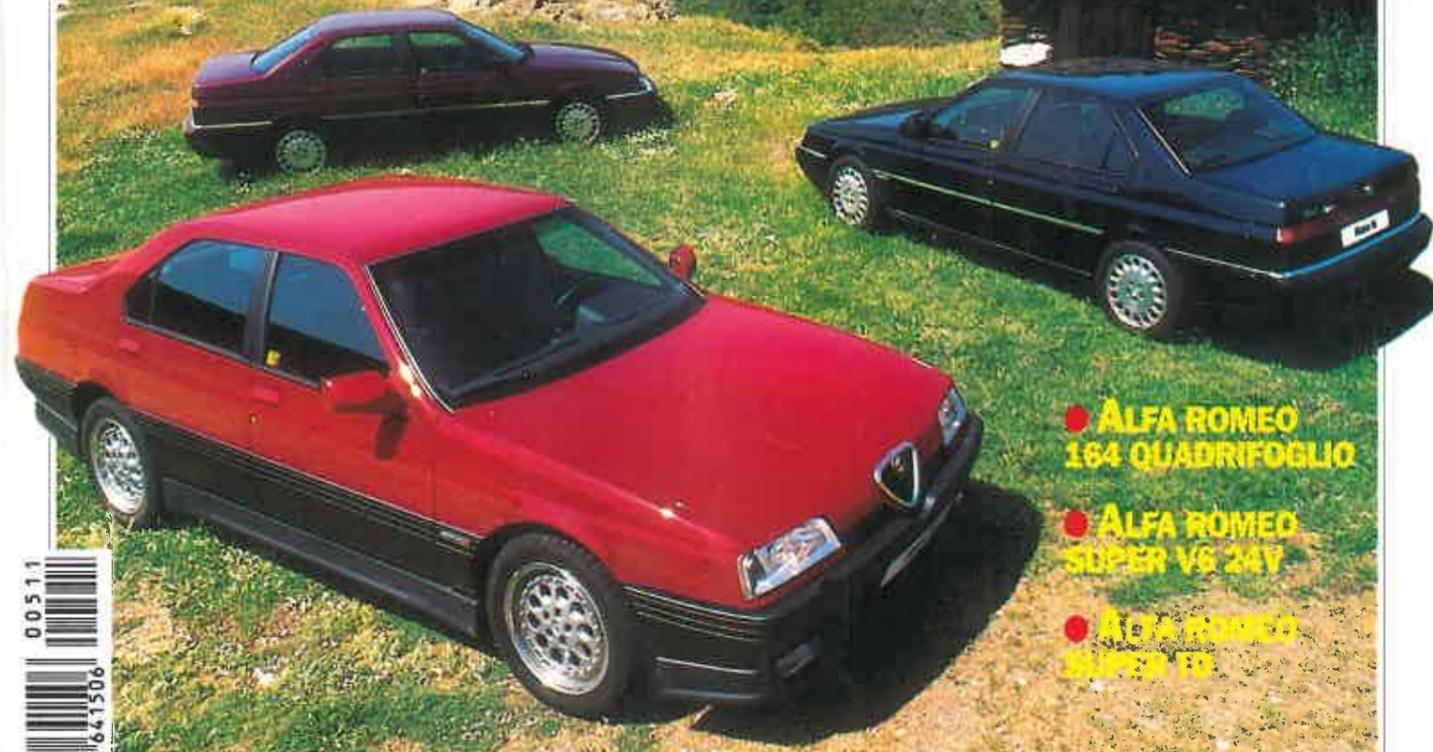
SEMANAL **Motor 16** GRUPO

3 de agosto 1993

Num. 511 • 350 ptas.

ALFA REACCIONA

Prueba a fondo de los nuevos 164



● ALFA ROMEO 164 QUADRIFOGLIO

● ALFA ROMEO SUPER V6 24V

● ALFA ROMEO SUPER 16



PRUEBA A FONDO
WILLIAMS
UN CLJO DE FORMULA 1

● MOTOR DE 2 LITROS ● 150 CABALLOS ● 2.340.000 PESETAS