

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, Angel 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 Aricha y M^a Jesús Sánchez.
Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerado.
Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa.
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, 8. 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: INDIEA. 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 EMANAN



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 | | Diésel pequeños y | |
| Clase E y SL | | medianos | |
| A FONDO | 18 | PRECIOS | 63 |
| Renault Clio Williams | | DEPORTE | 94 |
| Alfa Romeo 164 Super | 26 | Gran Premio de Alemania | |
| TD/ 164 Super V6 24V/ | | de Fórmula 1 | |
| 164 Quadrifoglio | | Baja España | 102 |
| FUERA DE SERIE | 36 | A Todo Gas | 110 |
| Mercedes Ext-92 | | FIRMA DE LA CASA | 114 |

| | | | |
|---------------------|-----------|--|--|
| TÉCNICA | 40 | | |
| Centro de | | | |
| Seguridad de Fiat | | | |
| REPORTAJE | 42 | | |
| Conducir por | | | |
| los países árabes | | | |
| MOTOS | 48 | | |
| Yamaha GTS 1000 ABS | | | |

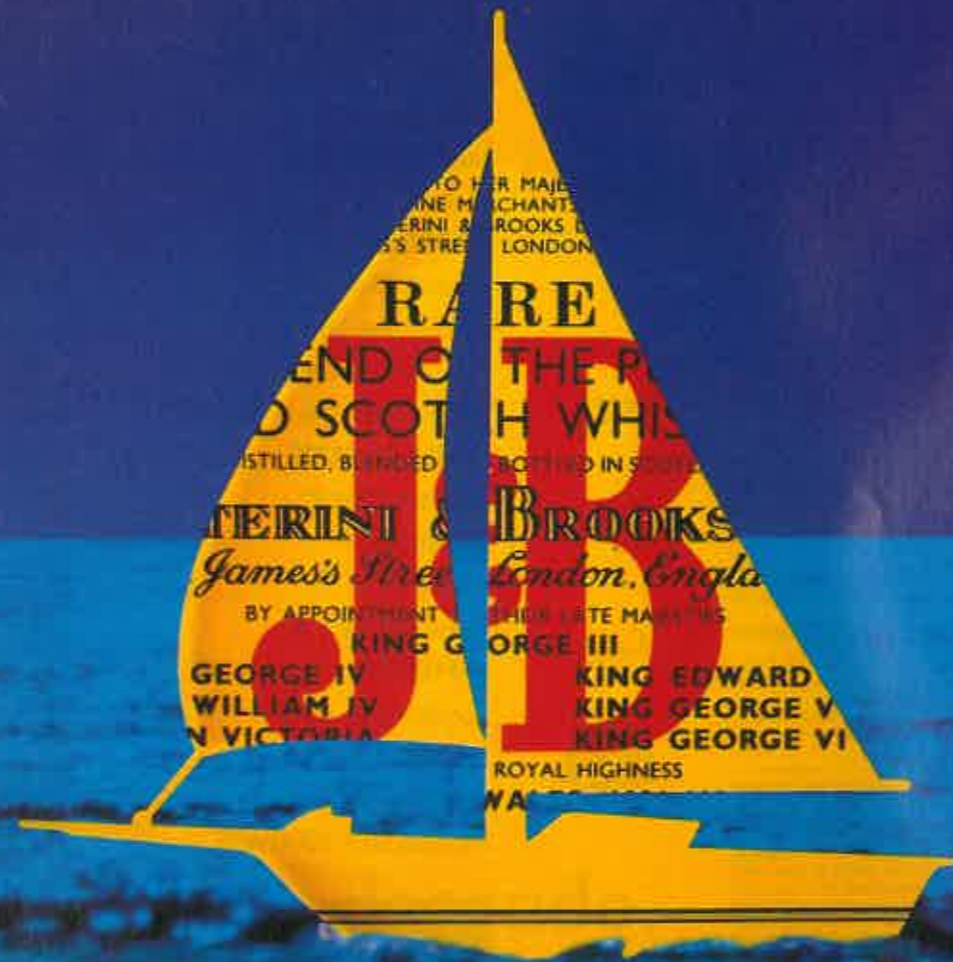


48
Yamaha
GTS 1000
ABS.



102
Rallye
Baja
España.

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



- ¡POR FAVOR, LOS QUE QUIERAN SU J&B CON AGUA, QUE SALTEN POR LA BORDA!
- LA VERDAD, ERES UNICO ORGANIZANDO FIESTAS EN ALTA MAR.

EL UNICO QUE ES UNICO.



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 redonda 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, se 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 Kishu 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

T ENGO 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

M E 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. La única forma de que su coche gaste menos es por una buena



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

S OY 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



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

L 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 nuevas Series 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 | Delantero longitudinal | Delantero longitudinal | Delantero longitudinal | 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 | Recir. bolas asistida | Recir. bolas asistida | Recir. bolas asistida | 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



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.



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 guarnecidos 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.



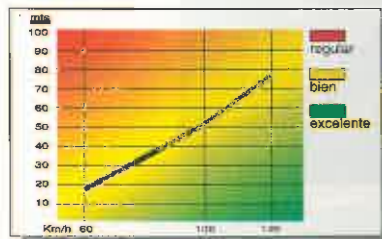
DIECISÉIS VÁLVULAS CON FRENO Y MARCHA ATRÁS

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

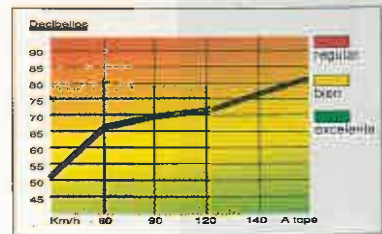
| VELOCIDAD MAXIMA | |
|-----------------------------|-------|
| Km/h | 212 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 16,2 |
| 1.000 m salida parada | 29,8 |
| De 0 a 100 km/h | 8,5 |
| Recorriendo (metros) | 138,5 |
| RECUPERACION | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 17,5 |
| 400 m desde 40 km/h 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.

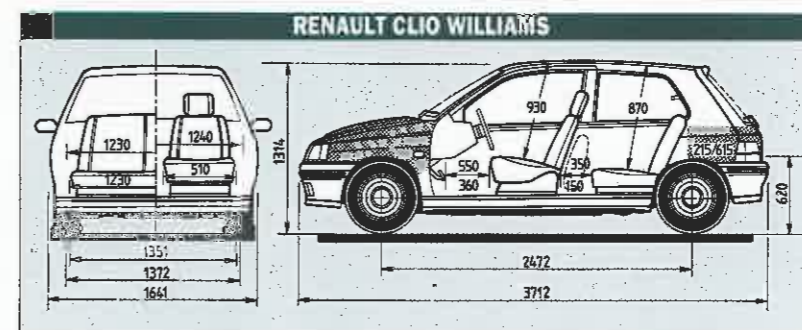
Nada que reprochar a la dirección ni al cambio, con unos escalonamientos muy bien elegidos y una precisión

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

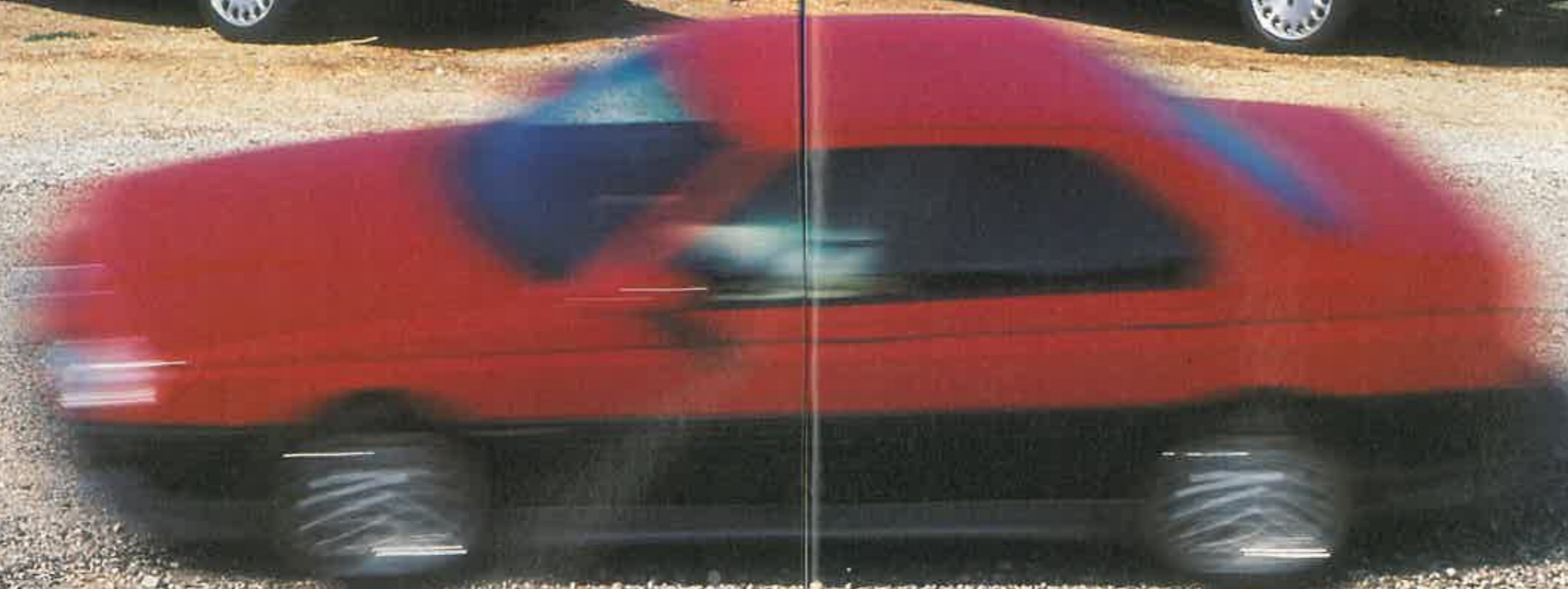
VIRTUDES

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 elevalunas 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

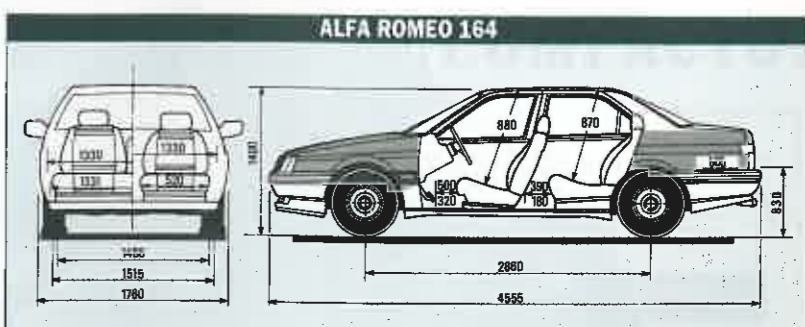
SUSPENSIÓN VARIABLE
La versión Quadrifoglio es la única que incorpora suspensión de dureza variable controlada por una centralita electrónica. En la otra versión de gasolina se puede comprar a parte.



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



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





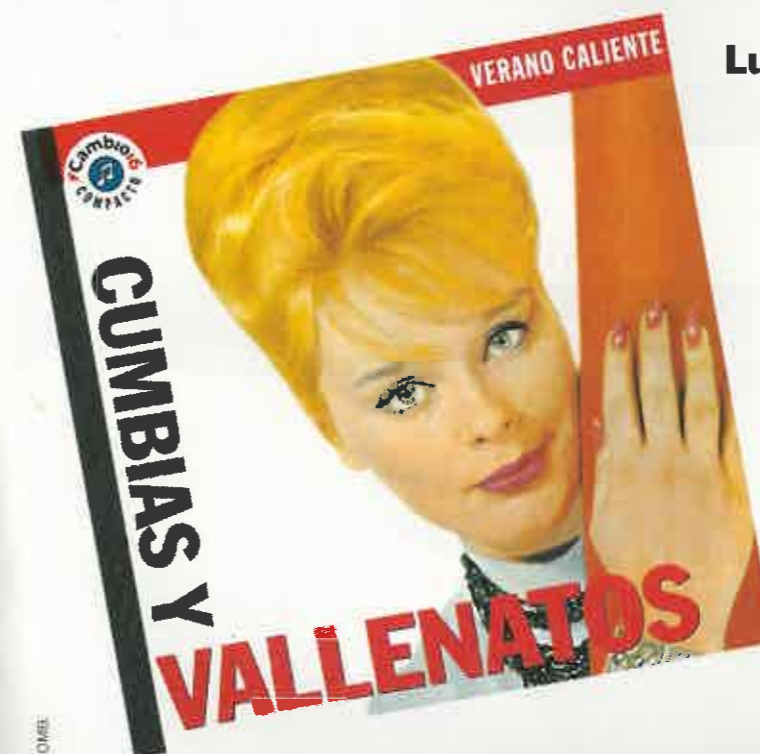
LA PROXIMA SEMANA
CAMBIO 16 PRESENTA

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



Ministerio del Interior



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.

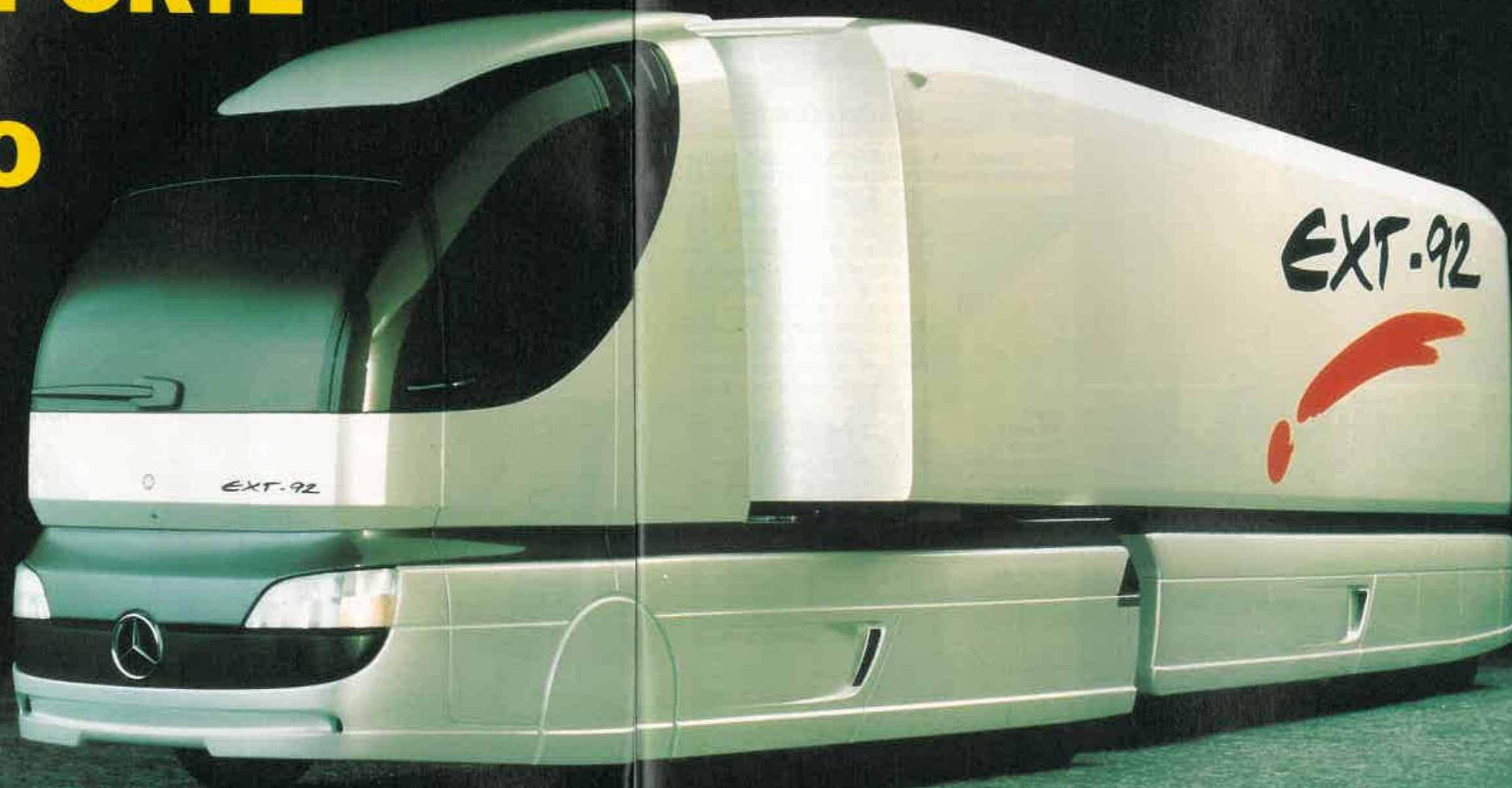
*Camión
Mercedes Ext-92*

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, hasta decir para ratificado que, en un futuro próximo, 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

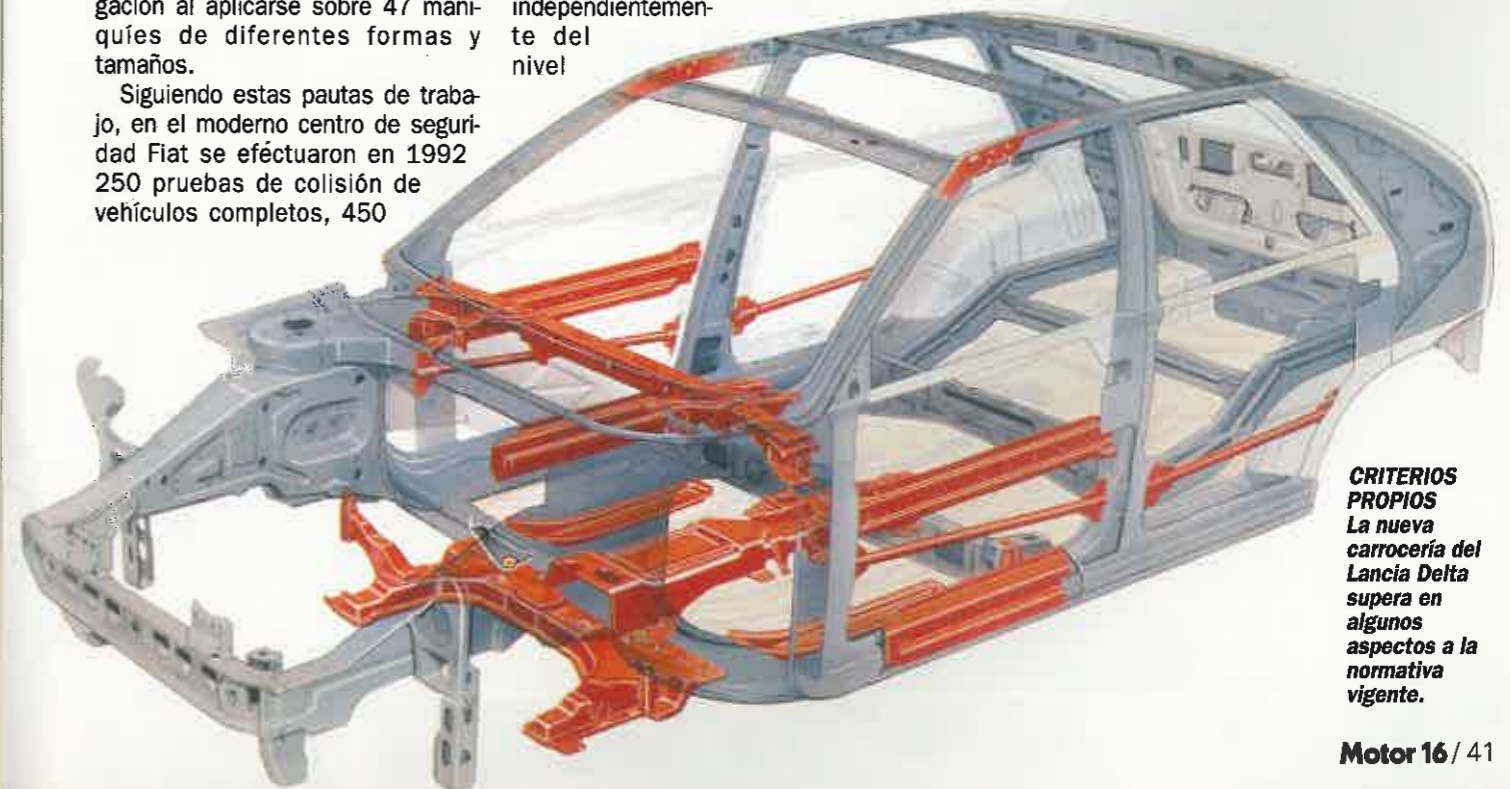


PUNTO DE ATENCIÓN
Todos los coches del grupo Fiat llevarán desde ahora volantes especialmente estudiados en su forma y materiales para no dañar al conductor en caso de colisión.

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.

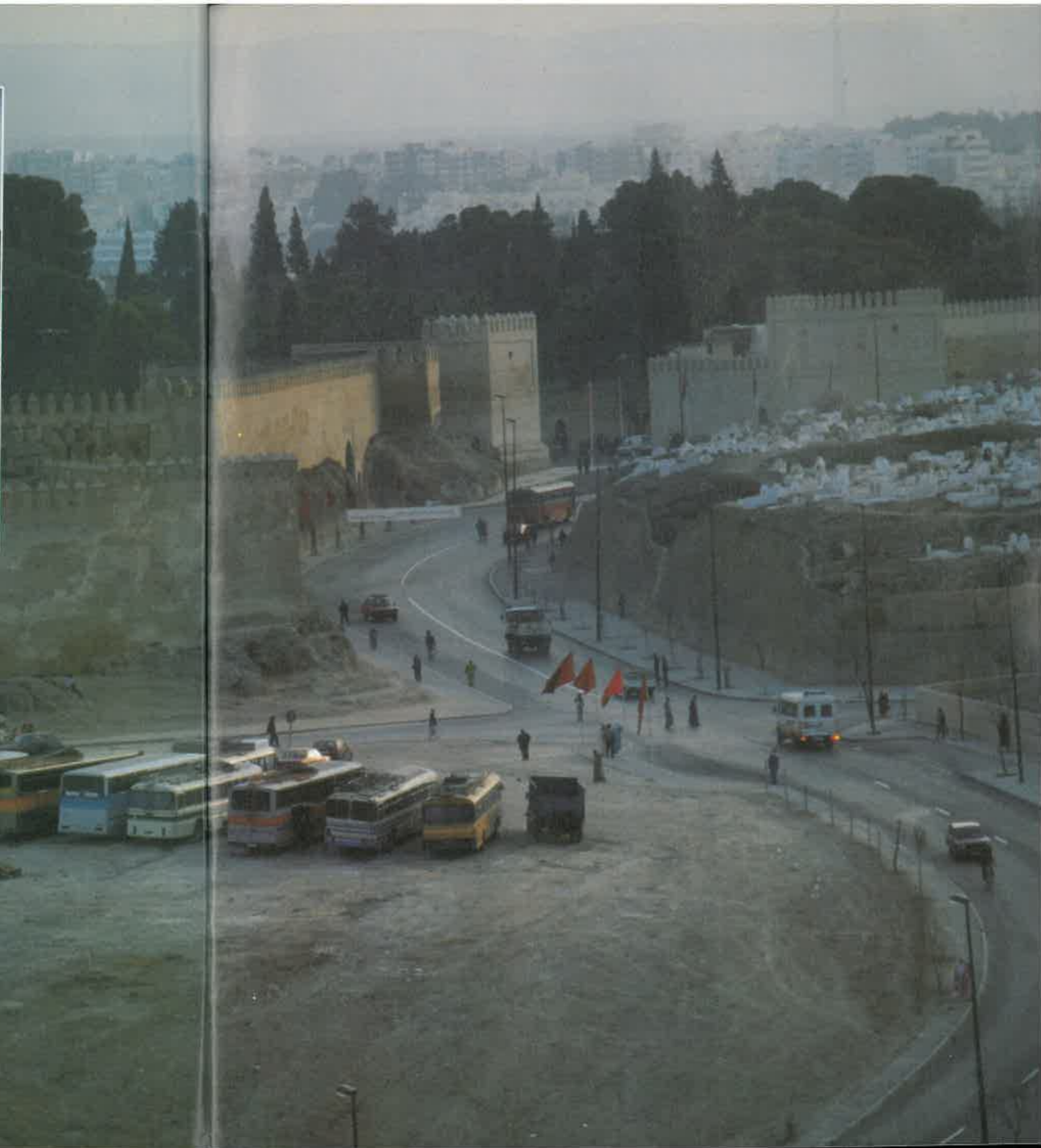
Pero, claro, tampoco es sorprendente que bastidores, llantas, cárteres y hasta pestañas del conductor se rompan en la mayoría de las carreteras de estos países. Muchas están asfaltadas, es cierto, pero olvidense del concepto de asfalto liso y unifor-



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 sonriente «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: quédesse 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 crucero | 6,2 |
| AUTOPISTA | |
| A 150 km/h de crucero | 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 energicamente 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 _____

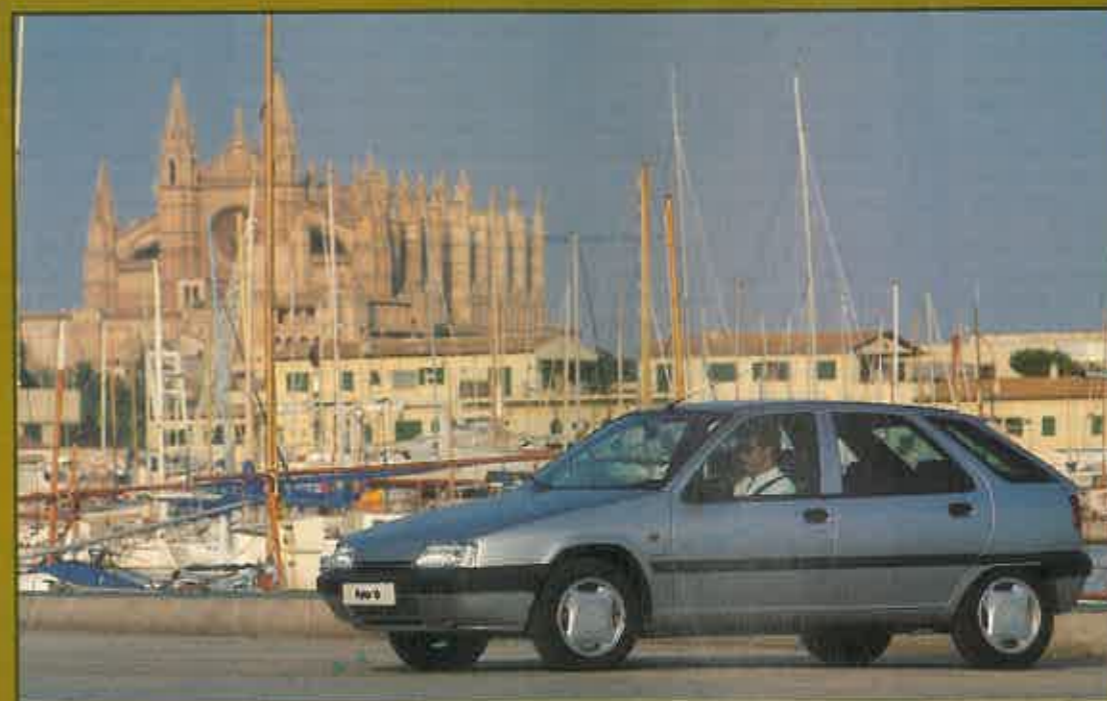
| | | | |
|--------|-------------|-----------------|-------------|
| España | 14.560 ptas | América, África | 35.256 ptas |
| Europa | 29.016 ptas | Asia, Oceanía | 48.516 ptas |

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



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

DIESEL PEQUEÑOS Y MEDIANOS



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 | Direc. | ABS | Llantas |
|--------------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| ACM | | | | | | | | | | | | | | |
| ACM Off D Techo metálico | 1.619.760 | 1.588 | 54 | 114 | - | - | 382,7 | - | 32.000 | - | - | Serie | - | - |
| ACM Off D Techo duro | 1.683.000 | 1.588 | 54 | 114 | - | - | 382,7 | - | 32.000 | - | - | Serie | - | - |
| ACM Off TD Techo duro | 1.799.900 | 1.588 | 70 | 147 | - | - | 382,7 | - | 32.000 | - | - | Serie | - | - |

| ALEKO | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---------|-------|----|-----|------|-----|-------|---|---|---|---|---|---|--------|
| Aleko 2141 | 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 | 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 | 180.000 |
| 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 | 3.649.000 | 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 | 443,3 | 268.077 | 96.527 | Serie | Serie | Serie | Serie | 159.488 |
| 320i 4p Aut. | 3.956.000 | 1.991 | 150 | 214 | 10,8 | 11,0 | 443,3 | 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 | 443,3 | 268.077 | 96.527 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 325i 4p Aut. | 4.705.000 | 2.494 | 192 | 231 | 8,9 | 12,0 | 443,3 | 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 | 443,3 | 268.077 | 96.527 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 325 TD | 3.857.000 | 2.498 | 115 | 198 | 12,0 | 7,5 | 443,3 | 268.077 | 96.527 | Serie | Serie | Serie | Serie | 197.122 |
| 325 TD Aut. | 4.142.000 | 2.498 | 115 | 194 | 12,8 | 7,8 | 443,3 | 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 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Eldorado TC V8 Aut. | 8.294.118 | 4.585 | 295 | 240 | 7,6 | 13,0 | 513,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |

CHEVROLET

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Blazer S-10 V6 Aut. | 3.604.739 | 4.300 | 160 | 173 | 12,2 | 13,2 | 449,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
|---------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

CHRYSLER

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|--------|-------|-------|---------|--------|
| Saratoga LE 2.5 | 2.505.649 | 2.501 | 99 | 163 | 13,8 | 11,3 | 460,2 | 164.992 | 41.344 | (1) | Serie | Serie | 192.000 | Serie |
| Saratoga LE 3.0 V6 Aut. | 2.945.841 | 2.972 | 141 | 180 | 11,1 | 11,5 | 460,2 | 164.992 | 41.344 | (1) | Serie | Serie | 192.000 | Serie |
| Le Baron LX 3.0 V6 | 3.313.528 | 2.972 | 138 | 185 | 11,9 | 10,9 | 469,6 | 164.992 | 42.240 | 57.600 | Serie | Serie | 192.000 | Serie |
| Le Baron GTC Cabrio | 3.513.649 | 2.501 | 155 | 200 | 9,0 | 11,0 | 469,6 | 164.992 | 42.240 | 57.600 | Serie | Serie | 192.000 | Serie |
| Voyager SE 2.5 | 2.535.971 | 2.501 | 99 | 154 | 15,7 | 12,0 | 452,5 | 164.992 | 41.344 | 74.624 | Serie | Serie | 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.

Tempira:
Sobretasación de 100.000 pesetas sobre el coche usado.

Croma:
Sobretasación de 250.000 pesetas 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 | Serie | 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 | Serie | | | 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 | 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 | Serie | 150.000 |
| 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 | | Serie |
| 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 | Serie | 150.000 |



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 |
|-----------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Tempira 1.4 L | 1.625.000 | 1.372 | 78 | 172 | 13,4 | 7,8 | 435,4 | | 35.000 | | | | | |
| Tempira 1.4 SX | 1.750.000 | 1.372 | 78 | 172 | 13,4 | 7,8 | 435,4 | | 35.000 | Serie | Serie | | | |
| Tempira 1.6 S | 1.730.000 | 1.581 | 80 | 170 | 13,8 | 9,2 | 435,4 | | 35.000 | 23.500 | 23.500 | | | |
| Tempira 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 |
| Tempira 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 |
| Tempira 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 |
| Tempira 1.9 DS | 1.730.000 | 1.929 | 65 | 162 | 18,9 | 5,8 | 435,4 | | 35.000 | Serie | Serie | 66.000 | | |
| Tempira 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 | | |
| Tempira 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 |
| Tempira 1.4 L SW | 1.885.000 | 1.372 | 78 | 172 | 14,0 | 7,8 | 447,2 | | 35.000 | 23.500 | 23.500 | Serie | | |
| Tempira 1.8 ie SLX SW | 2.355.000 | 1.756 | 110 | 190 | 11,2 | 8,7 | 447,2 | 185.000 | 35.000 | Serie | | | | |

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 | 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 | 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 Ls. | 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 | - | - |
| 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 | - | - |
| Grand Cherokee 4.0 Laredo Aut. | 3.796.064 | 3.960 | 185 | 180 | 10,6 | 15,8 | 448,9 | 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 | | | | | | | | | | | | | |



OPEL

OFERTAS

Corsa 93:

Hasta 75.000 pesetas de descuento en todos los modelos.

Astra:
Alre 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 | 3.449 | 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, guarn

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 | Eleva. | 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 | | |
| Kadett Cabrio Sporty 1.6i | 2.304.000 | 1.598 | 75 | 170 | 13,0 | 8,2 | 399,8 | | | Serie | Serie | Serie | 183.000 | Serie |
| Kadett Cabrio Elegant 2.0i | 2.556.000 | 1.998 | 115 | 195 | 9,0 | 8,9 | 399,8 | | | Serie | Serie | Serie | 183.000 | Serie |
| Vectra 4p GL 1.8i | 2.137.000 | 1.796 | 90 | 183 | 12,5 | 8,5 | 443,0 | | 46.000 | 65.000 | Serie | Serie | 194.000 | |
| 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 | | | | | | | 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 | | | | | 54.300 |
| 106 Open 3p | 1.380.000 | 1.124 | 60 | 165 | 13,7 | 6,6 | 356,4 | | | | | | | |
| 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 | Serie | 83.400 | 54.300 |
| 106 XSI Cat. 3p | 1.740.000 | 1.360 | 95 | 187 | 9,8 | 7,8 | 356,4 | | 27.200 | | | | | 174.200 |
| 106 XN 1.1 Cat. 5p | 1.300.000 | 1.124 | 60 | 165 | 13,7 | 6,6 | 356,4 | | 27.200 | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |

PRECIOS NUEVOS

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPASA
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 | 148.000 | 29.000 | Serie | Serie | 72.000 | | |
| R19 RSI 1.8i 3p | 2.060.000 | 1.794 | 113 | 192 | 10,0 | 9,1 | 416,2 | 153.000 | 31.000 | (2) | (2) | Serie | | |
| 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 | | | | | |
| 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 | | | | | |
| 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 |
| R19 TS 4p y 5p | 1.895.000 | 1.721 | 95 | 185 | 10,7 | 8,6 | 446,0 | | 35.000 | | | | | |
| R19 TS Driver 4p y 5p | 1.980.000 | 1.721 | 95 | 185 | 10,7 | 8,6 | 446,0 | 148.000 | 35.000 | 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 TDX 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 | 464,4 | 148.000 | | | | | | |

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 | O/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 Mi Techo Lona | 1.143.530 | 970 | 45 | 119 | 21,8 | 10,0 | 344,0 | - | 20.540 | - | - | - | - | - |
| Samurai Mi Techo Duro | 1.321.057 | 970 | 45 | 118 | 21,8 | 10,0 | 344,0 | - | 20.540 | - | - | - | - | - |
| Samurai Mi 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 Equipe 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 | O/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 | 48.000 | - | - | - |
| 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 | | | | | | | | | | | | |



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 | 690 |
| 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 | 550 | — |
| Escort Ghia 1.6 i | — | 870 | 780 | 700 | — |
| Escort GT, Mark y Xtra Rep. 1.6 | — | 730 | 660 | 560 | — |
| Escort XR3i | — | 950 | 800 | 570 | — |
| Escort RS Turbo | — | 1120 | 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 |

ORION

| 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 GL 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 | — | — |
| Sierra 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 | — |

LANCIA

| 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 |

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 2.6 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 |

OPEL

| 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 | — | — | — |

ASCONA

| MODELO | 92 | 91 | 90 | 89 | 88 |
|-----------------------------|------|------|------|------|-----|
| Corsa SR 1.3 | 840 | 720 | 650 | 540 | 410 |
| Corsa GT 1.3 | 840 | 720 | 650 | 540 | 410 |
| Corsa GL 1.4 4p | 900 | 810 | — | — | — |
| Corsa Swing 1.4 4p | 840 | 760 | — | — | — |
| Corsa GL 1.2 5p | 630 | 700 | 640 | 540 | 480 |
| Corsa Swing 1.2 5p | 780 | 670 | 600 | 510 | 460 |
| Corsa 1.3 5p | 850 | 730 | 650 | 560 | 500 |
| Corsa GL 1.4 5p | 880 | 790 | — | — | — |
| Corsa Swing 1.4 5p | 880 | 790 | — | — | — |
| Corsa 1.5 D 3p | 780 | 670 | 610 | 470 | 420 |
| Corsa 1.5 TD 3p | 860 | 730 | 630 | 560 | 500 |
| Corsa 1.5 D 4p | 840 | 710 | 610 | 500 | 450 |
| Corsa 1.5 TD 4p | 910 | 770 | 650 | 590 | 530 |
| Corsa 1.5 D 5p | 820 | 690 | 630 | 490 | 440 |
| Corsa 1.5 TD 5p | 880 | 750 | 640 | 570 | 510 |
| Kadett 1.3 3p | — | — | — | 620 | 490 |
| Kadett 1.4 3p | 990 | 890 | 800 | — | — |
| Kadett 1.6 3p | 1050 | 910 | 820 | 740 | — |
| Kadett 1.8 3p | 1120 | 960 | 850 | 770 | — |
| Kadett GSI 2.0i 3p | 1310 | 1120 | 1020 | 900 | 810 |
| Kadett GSI 2.0i 1.6V 3p | 1550 | 1320 | 1190 | 1060 | 950 |
| Kadett 1.3 4p | 870 | 740 | 670 | 570 | 450 |
| Kadett 1.4 4p | 1010 | 860 | 770 | — | — |
| Kadett 1.6 4p LS y Fun | 1030 | 930 | 770 | 690 | 540 |
| Kadett 1.6 4p GL, Bea, Firs | 1070 | 920 | 830 | 740 | 590 |
| Kadett 1.8 4p | 1190 | 1020 | 920 | 820 | 670 |
| Kadett 1.3 5p | 820 | 690 | 620 | 560 | — |
| Kadett 1.4 5p | 1010 | 860 | 770 | — | — |
| Kadett 1.6 5p LS y Fun | 1010 | 900 | 770 | 690 | 540 |
| Kadett 1.6 GL 5p | 1050 | 900 | 810 | 720 | 580 |
| Kadett 1.6 Beauty 5p | 1050 | 900 | 810 | 720 | 580 |
| Kadett 1.8i 5p | 1230 | 1110 | 1000 | — | — |
| Kadett GSI 2.0i 5p | 1370 | 1170 | 1050 | 930 | 750 |
| Kadett Cabrio 1.6 | 1390 | 1250 | 1120 | 1010 | — |

| 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 2.1 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 | 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 | | |

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 Corsa 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 Prête | 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 Chamaé TXE, F.E. | 90 | Gris | 6 meses | 1.125.000 |
| Ford Orion 1.6 CLX | 90 | Blanco | 6 meses | 790.000 | Renault 19 Chamaé TXE I, F.E. | 91 | Blanco | 6 meses | 1.375.000 |
| Ford Orion 1.8 Ghia, A.A., DA. | 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, ASIEN-
TOS 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, ne-
gro, garantía 6 meses,
350.000 ptas. Tel. (91)
359 41 64.

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

TOYOTA Celica 2.0
GTi, año 1987, rojo,
aire acondicionado, te-
cho eléctrico, full equi-
pe, garantía 1 año,
1.450.000 ptas. Tel.
(91) 359 41 64.

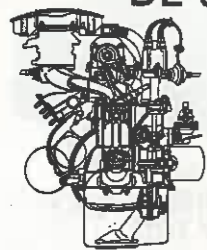
TOYOTA Celica 2.0
GTi, año 1991, blanco,
full equipo, radiocasset-
te, alarma, garantía 1
año, 2.850.000 ptas.
Tel. (91) 359 41 64.

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

LAND CRUISER LX
Diesel, año 1988, color
gris, aire acondiona-
do, defensa delantera,
cubre carter, garantía
1 año, 1.850.000 ptas.
Tel. (91) 359 41 64.
FORD Sierra 2.0 Sport
3p., M-18, rojo, 6 me-
ses, 750.000 ptas. Tel.
(91) 359 41 64.

¡ ATENCION USUARIOS Y TALLERES !

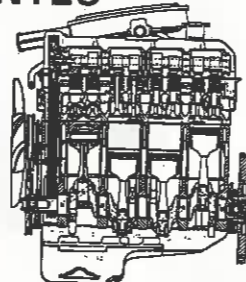
**AHORA PUEDE CAMBIAR EL MOTOR
DE SU VEHICULO Y TODOS SUS COMPONENTES**



MOTOR SUZUKI 1.6 GASOLINA

- MOTOR COMPLETO
- RADIADOR
- ALTERNADOR
- CARBURADOR

- ENCENDIDO
- EMBRAGUE
- MANGUITOS, ETC...



MOTOR LADA 1600 GASOLINA

**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

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 MO-
TORS, es concesionario ofi-
cial POLARIS con toda su
gama de motos de cuatro y
seis ruedas para la diver-
sión y el trabajo. Existen va-
rios modelos adecuados a
cada necesidad, con mar-
cha atrás, cambio automá-
tico, arranque eléctrico, sus-
pensiones regulables, etc.
Todos los modelos se ent-
regan matriculados para po-
der circular con ellos inclu-

so por ciudad y carretera.
Su terreno ideal es el cam-
po, la playa, montaña o las
pistas de tierra donde se
disfruta de su divertidísimo
y fácil manejo. Para circular
por vías públicas sólo se ne-
cesita el carnet de coche.
POLARIS es la única marca
homologada oficialmente
en España.
Descúbranos en VAROSA
MOTORS:

VAROSA MOTORS. El es-
pecialista del vehículo nue-
vo japonés con gran aten-
ción a los deportivos y los
todo terreno.
Gran stock de vehículos en
exposición. Almacén, talle-
res y servicio propios, po-
sibilidades de Leasing y fi-
nanciación hasta 60 me-
ses. Visite VAROSA MO-
TORS, quedará gratamen-
te sorprendido.

HONDA CIVIC SI 125 CV,
A.A., D.A., elevalunas, ci-
rre, espejos eléctricos, te-
cho eléctrico, airbag, crui-
se control, asientos depor-
tivos, tapicerías exclusi-
vas, 3 cinturones traseros,
entrega inmediata, lo tene-
mos para usted en VARO-
SA MOTORS.

MOTOS Acuáticas. VA-
ROSA MOTORS como
concesionario oficial
Polaris, dispone de
toda su gama de motos
acuáticas en sus dife-
rentes versiones entre
ellas la moto de agua
más rápida del mundo.
VAROSA MOTORS
también dispone de
motos para nieve, una
gran diversión.



VAROSA



VAROSA



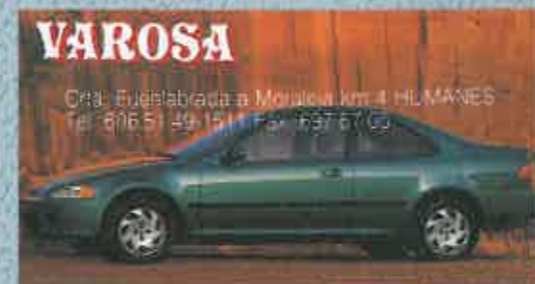
VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA

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

OCASION
VAROSA MOTORS.
VENDE:
MITSUBISHI
3000 GT VR4
350 CV., PROCEDE
DE GERENCIA
GARANTIA 6 MESES



VAROSA

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

**QUADS
POLARIS**

ACCESORIOS Y RECAMBIOS, TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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, Z'AU, 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 acondicionado, radio, color negro, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CHEVROLET Corvette ZR1, año 91, full equipo, 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, negro, impecable, 10.000 km., techo y cinturones eléctricos, radio, full equipo, 2.950.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

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

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

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

CARRERA 4, 1991, todos extras, color blanco. 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, perfecto estado, 4.500.000 ptas. Tel. (91) 725 86 21-2.

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

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

CITROËN BX GTI 16 V, full equipo, M-JM, inmejorable estado. Garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21-2.

CITROËN 11 ligero, 1950, coleccionista, perfecta restauración, negro, sólo dos propietarios, interesados llamar horas de oficina 356 85 72.

BMW 520 i, GC-I, burdeos, año 77, gran ocasión 250.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21-2.

SUZUKI Samurai T/M, blanco, M-KL, excelente 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

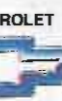
BLITZ HERMANOS, S.L.



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

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

¡ANUNCIENSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede 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 teléfono: (91) 407 27 00. Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre Cambio Rusconi, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de
Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____ Firma _____

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.

¿Mas 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

Desde
1.870.000 Pts.*

SIDIAUTO

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

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)
Teléfono: 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 monoplaza «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 monoplaza 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 Navarra, 44 - 04020 Almería (España)
Tel. 051 480 04 06 - Fax: 051 480 04 05

MADE IN ITALY

| | |
|--|---|
| 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 05 |
| 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 57 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 monoplasas. 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 monoplasa «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 monoplasa 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 |
| 28. 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: Auriol 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 Stouri, 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.

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.

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-

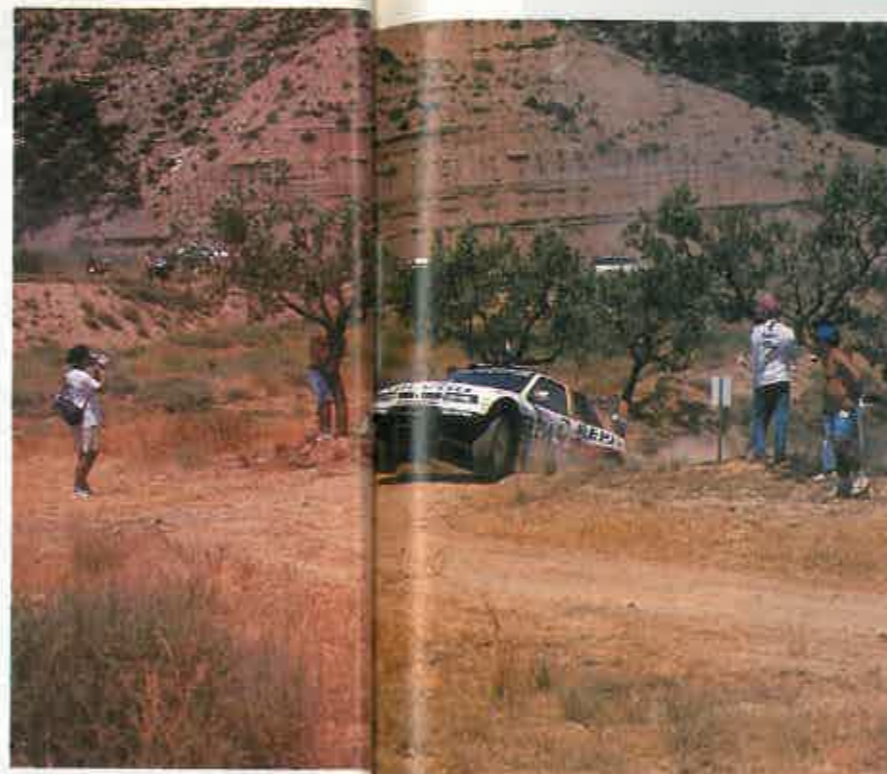


SEAT A POR TODAS
El debú de los Seat Toledo Marathon no ha podido ser más afortunado, acabando los dos coches de Neveu (en la foto) y José María Serviá.



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, Aurio, 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 Ciril 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 |
| Aurio | 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 Aurio-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 (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.

BOXES

♦ **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:

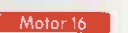
UNA AFICION APASIONANTE, PILOTAR UN FORMULA RENAULT.

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. Aprovécala.

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



López nº2

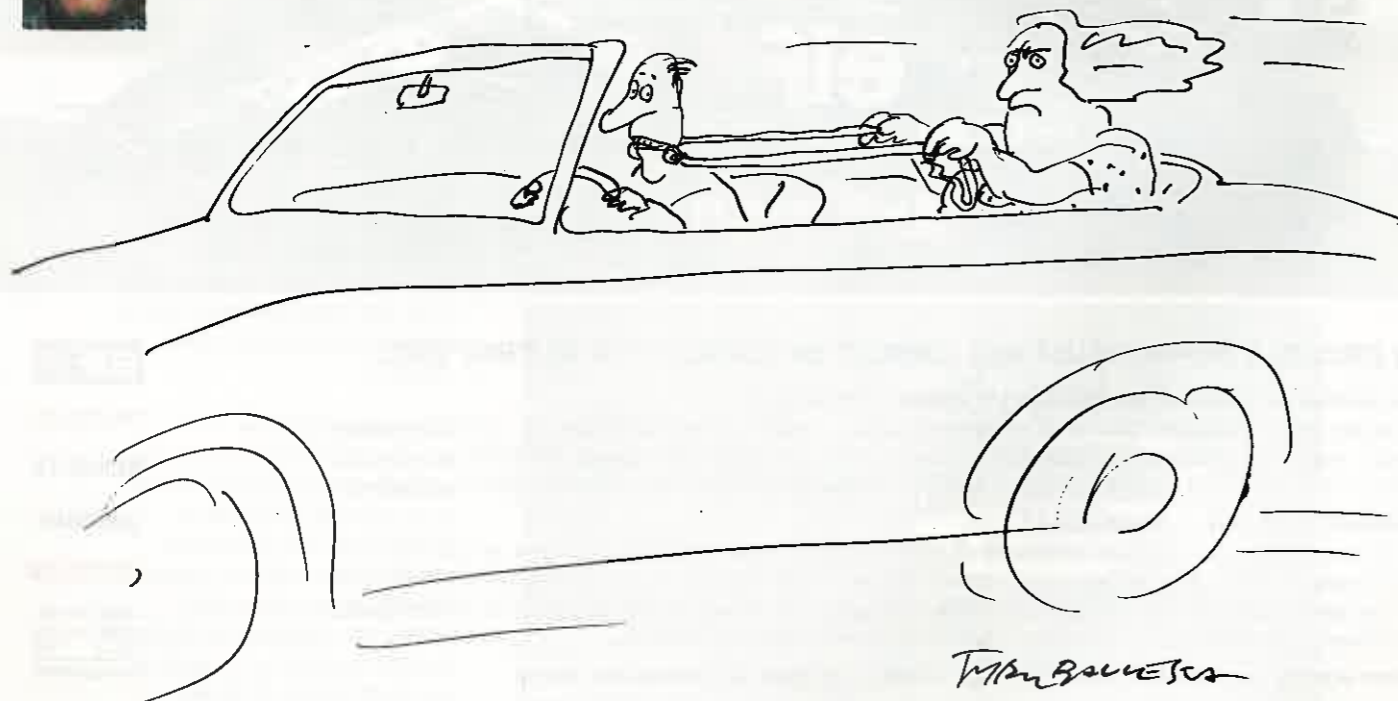
DECADENCIA y grandeza: como habíamos previsto desde el pasado enero, **Daniel Goeudevert** ha perdido su puesto como número dos de **Ferdinand Piëch**. Ya no es el segundo en el seno del grupo Volkswagen, ni siquiera es el responsable de los asuntos comerciales del grupo, contrariamente a lo que anunciara **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 |



Gama Citroën Xantia desde 1.890.000 ptas**

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

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

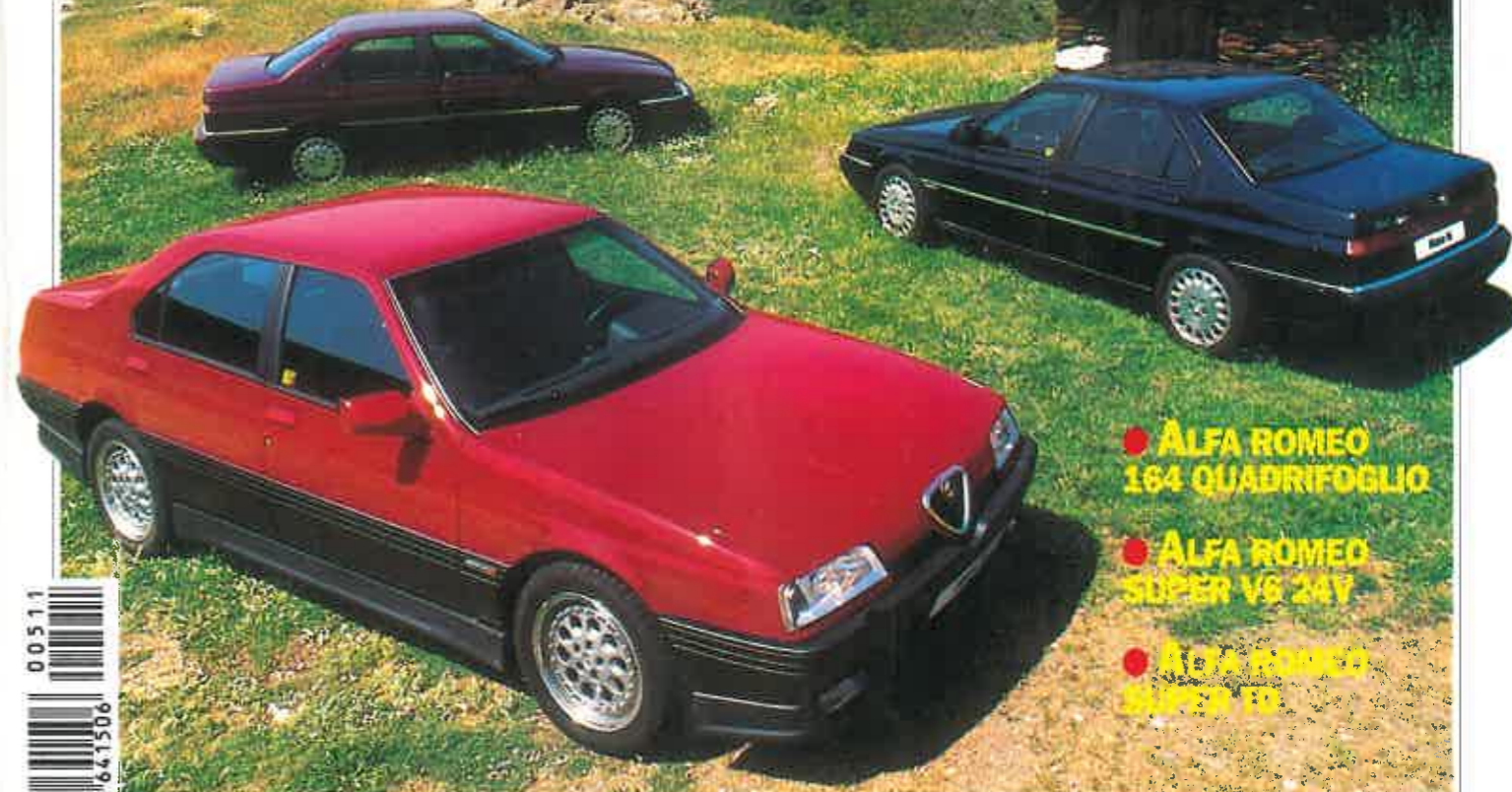
SEMANAL **Motor 16** GRUPO

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