

ESPECIAL MONTECARLO: EL RETO DE SAINZ

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

1 de febrero 1994

Num. 537 • 375 ptas.

# RENAULT LAGUNA TODOS SUS SECRETOS

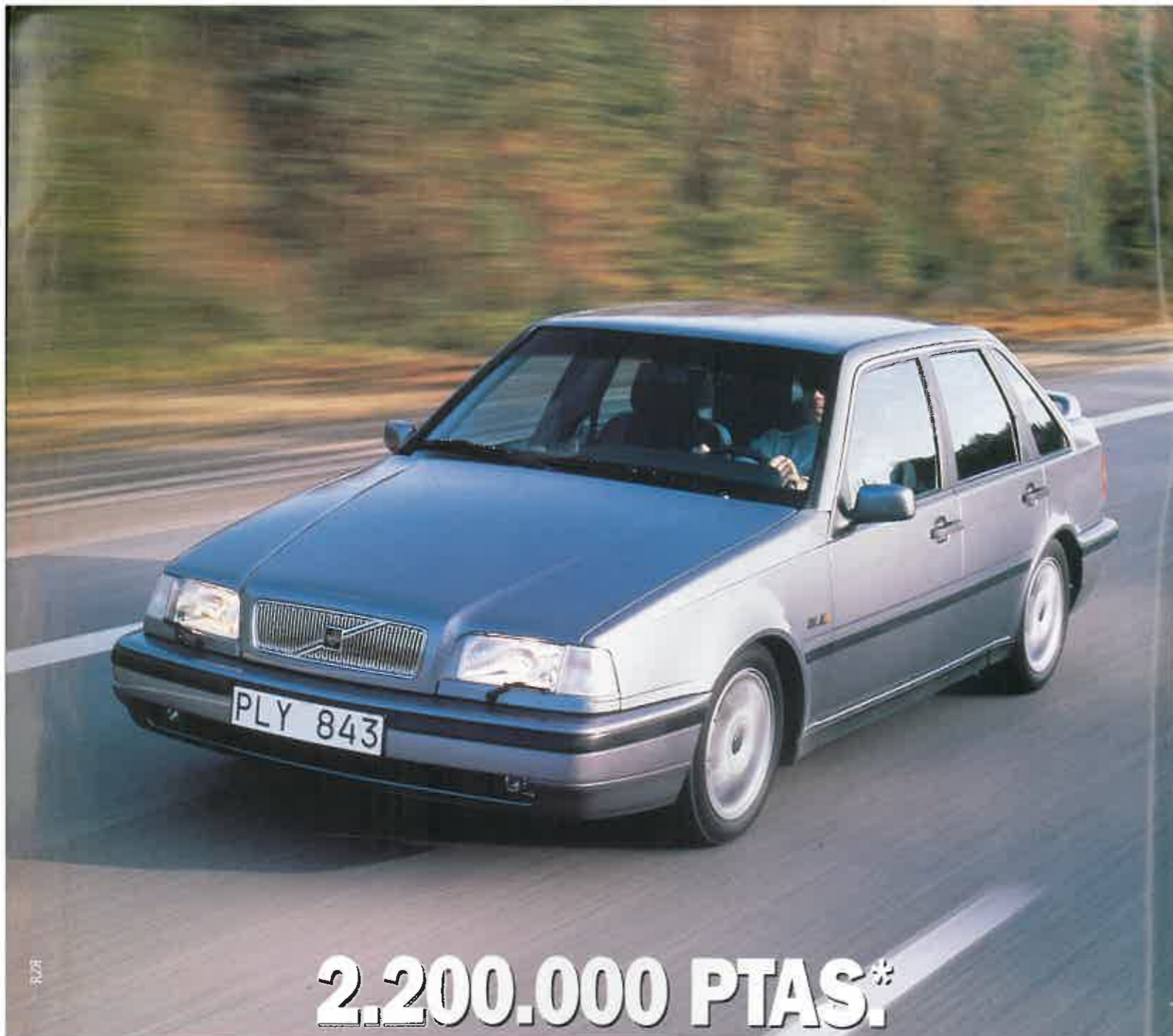
● Desde 2.250.000 pesetas ● A la venta el 15 de febrero ● Cinco versiones

AL VOLANTE  
DESDE  
TANZANIA



SEAT IBIZA 1.8 GLX A LOS 30.000 KILOMETROS  
FIABLE, SEGURO... ESPAÑOL





**2.200.000 PTAS.\***

**UN BUEN COMIENZO.**

Este es el nuevo Volvo Serie 400. Un automóvil creado bajo los principios básicos de Volvo. Una legendaria seguridad y una fiabilidad a toda prueba. Con un motor robusto que transmite su potencia desde bajas revoluciones, con una rápida

**Nuevo Volvo Serie 400**

respuesta. Con habitáculo indeformable. Protección contra impactos laterales. Zonas de deformación. Paragolpes y secciones de carrocería que absorben impactos. Y una garantía anticorrosión

por 8 años. Así es el nuevo Volvo Serie 400, la forma más inteligente de acceder a Volvo. De empezar a cuidarse. Entre en Volvo por la serie 400: el nuevo 1.6 i edición limitada, por 2.200.000 pesetas, es un buen comienzo.

**VOLVO**  
Respuesta segura.

(\*) Precio recomendado. Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluidos.

**Motor 16**



**CAMBIO Y VIAJES, S.A.**  
Presidente: Juan Tomás de Salas.  
Director General:  
José Pérez Gracia

Director:  
Angel Carhenilla

**Directores adjuntos:** Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M<sup>o</sup> Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turnes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Fernando Cañal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaria de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaria de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), M<sup>o</sup> Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> Ormazábal.

**Marketing:** Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Publicidad:** **Director Comercial:** Juan Antonio Juanes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calisna Rué. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios:** **MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (98) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1<sup>o</sup> D. Teléfono (94) 421 72 03. **Bilbao. VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Impresión:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** INDISA. Rufina González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 327 03 60 y 327 01 56.

**MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. **COPYRIGHT 1989.** Depósito Legal: M.30.247. 1982. División controlada por OJD.

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

ESTADÍSTICA



**24**  
Seat Ibiza GLX a los 30.000 kilómetros.

**PUNTO DE MIRA SU CASO**  
Renault Laguna.

**AL VOLANTE TECNICA**  
Crash Test Opel Omega.

**BAJO LA LUPA**  
Seat Ibiza 1.8i GLX a los 30.000 kilómetros.

**ESPECIAL CADENAS**  
Lo difícil es montarlas.

**ACTUALIDAD**

**6** Aparcamientos en Barajas.

**11** **PRECIOS MOTOS** 41 70

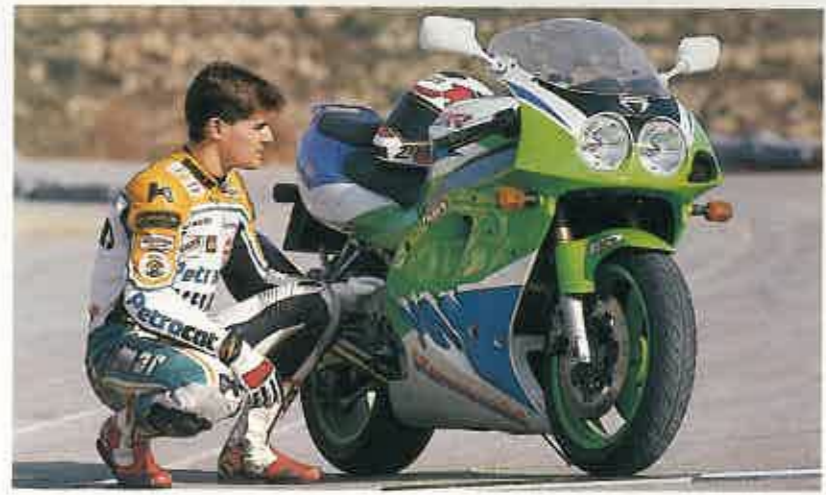
**12** **DEPORTE** 74

**18** Kawasaki ZXR 750.

**24** Rallye de Montecarlo '94. Equipo Williams F-1. 80 84

**32** Rubio. A todo gas. 88

**38** **JUAN BALLESTA** 90



**70**  
Kawasaki ZXR 750.



**32**  
Especial cadenas.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos Precios extranjero: Portugal 580 escudos

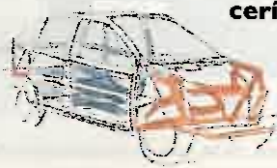




DMEB&B

FIAT recomienda  motor oil

Esta es la respuesta de Fiat a todas tus necesidades. El Fiat Punto, superior a todos. Por primera vez un automóvil de esta clase ofrece Airbag para conductor y pasajero, en toda la gama, el del conductor es



de serie en 11 versiones.

El equipamiento de seguridad del Fiat Punto incluye de serie carrocería de deformación programada, dos barras de acero de alta resistencia integradas en

## ¿MAS SEGURIDAD?

las puertas, cinturones delanteros con pretensor, volante EAS de absorción de impactos, sistema FPS (Fire Prevention System) con interruptor inercial que en caso de choque bloquea la bomba de gasolina, válvula antirreflujo de

combustible y depósito de seguridad. Además, disponible ABS de última generación de cuatro sensores. Por todo ello el nivel de seguridad activa y pasiva del Fiat Punto resulta el máximo de su



categoría, superando incluso las normativas de seguridad vigentes. El Fiat Punto presenta

19 versiones en 3 y 5 puertas.

Con el Punto, Fiat presenta la nueva Fiat. **P.V.P. DESDE 1.180.000 PTS.**

Fiat Punto	Cilindrada	Potencia	P.V.P. desde
55	1.108 cc	55 CV	1.180.000
75	1.242 cc	75 CV	1.264.000
90	1.581 cc	90 CV	1.582.000
TD	1.698 cc	72 CV	1.510.000
6 Speed	1.108 cc	55 CV	1.290.000
GT	1.372 cc	136 CV	2.003.000

Precios Península y Baleares (IVA, Transporte e Imp. de matriculación incluidos).

**FIAT PUNTO. LA RESPUESTA. **



## Animo, campeón

**L**a conmovedora fotografía impresionó una mañana de diciembre a todos los lectores del diario El País. En la imagen, que firmaba Santos Cirilo, se veía un motorista caído en el suelo como consecuencia de un accidente cuando circulaba por la Nacional-I. Lo más impresionante de la imagen era que se podía ver perfectamente que el hombre de la foto había perdido los dos antebrazos al chocar con el pretil de la carretera. Pero si el diario de la mañana no había informado de quién era el «hombre de mediana edad», por contraste, la conmoción que sufrió todo el mundo de la moto que había reconocido a Andrés Pérez Rubio, bicampeón nacional de motociclismo, había sido un auténtico mazazo.

Después vinieron los comentarios. No había conversación en la que «el profesor», como era conocido entre los aficionados al motociclismo, no fuera el protagonista. La sangre fría con que dirigió su propio rescate se mezclaba con el morbo de saber cómo se había producido el accidente y a qué velocidad iba. Qué fácil es en ocasiones hacer juicios de valor. Son tantas las veces que la vida te espera para darte el bacchazo que sorprende la falta de memoria cuando nos referimos a los demás.

Hoy, pasado un mes, «el campeón» —también le llaman así el resto de pacientes ingresados en el hospital donde le han atendido—, está corriendo la carrera más importante de su vida. El laborioso trabajo de un magnífico equipo médico, bajo la dirección del doctor José Luis de Haro ha sometido a Pérez Rubio a varias intervenciones, como la reconstrucción de huesos, la unión de arterias y venas, sutura de músculos y nervios y reimplante de piel, que nuestro protagonista aguanta con toda entereza.

No quiere pensar en el futuro, sólo quiere luchar por el presente y ganar la partida. Come sin ganas y ha comenzado la rehabilitación, concentrando todo el poder de su mente en controlar el dolor y conseguir un estado de consciencia que le permita percibir la realidad tal y como es para poder vencerla.

Animo, campeón, todos estamos contigo en tu más dura carrera.

Ángel Carchenilla

N. del D. No se pierdan en este número la entrevista que nuestro director adjunto Gigi Corbetta ha realizado con Andrés Pérez Rubio. Además del trabajo periodístico, se trata también de las confidencias de dos amigos que se conocen desde hace más de 30 años.

PUNTO DE MIRADA



## EL REY CON LLORENS

**E**l Rey don Juan Carlos recibió la pasada semana en el Palacio de la Zarzuela al presidente de Seat, **Juan Llorens**, que visitaba por primera vez al monarca desde que hace unos meses se hizo cargo de la empresa española. Llorens aprovechó su visita para exponer al Rey los planes de futuro de la empresa y le informó de la situación actual de Seat tras la crisis que ha atravesado.

Por su parte, **don Juan Carlos** expresó su contento por que Seat siga exportando el 80 por ciento de su producción, lo que, indicó el monarca, es muy importante para España. Además, el Rey recordó su visita a Martorell para inaugurar la fábrica y resaltó su intención de seguir apoyando a la empresa española.

## CARAS NUEVAS

**D**ENTRO de la reestructuración que está llevando a cabo **FASA Renault**, se han producido en los últimos días dos nuevos nombramientos. José Luis Alonso Sánchez se ha convertido en el nuevo director Financiero, sustituyendo a Battagion, que ha pasado a formar parte de Renault España Comercial. **José Luis Alonso** ha sido con anterioridad director de Contabilidad. Por otro lado, **Luis Rivas Pardo** es el nuevo director de Compras, dentro de la organización internacional de compras del grupo Renault. Rivas sustituye a Javier Nebreda, quien hasta ahora ocupaba el cargo de director de postventa.



José Luis Alonso. Luis Rivas Pardo.



## DEMOLITION CARS

**S**e acaba de estrenar en los cines españoles «**Demolition Man**», una película que además de interesar a los amantes del cine también atraerá a los aficionados a los automóviles. La acción, que se desarrolla en el año 2032, requería numerosos vehículos que utilizaran los protagonistas y estos vehículos los proporcionó **General Motors**. En total, 16 prototi-



El especial reparto se complementa con los **Chevrolet Venture** y **California Camaro**, el monoplaza ultraeconómico **Ultralite Lean machine** y el híbrido **GMC HX-3**, sin olvidar la aparición de los **Oldsmobile Silhouette III** y **Aurora**. El Aurora es un claro ejemplo de que el futuro no está tan lejos, ya que este automóvil, que hizo su primera aparición como prototipo el pasado año en el Salón de Detroit, será comercializado esta primavera en el mercado americano.



## S E M A N A F O R O S



**Afortunadamente, a Ramoncín ya no le hacen caso ni los sociólogos de salón. Sólo algunos de los espectadores de «La Máquina de la Verdad» y media docena de «Su Media Naranja». Y no se le hace caso porque dice sandeces como ésta: «Si tuviera en mi mano la varita mágica del poder, prohibiría los anuncios de coches». ¡Qué sabía es la naturaleza, al alejar del poder a Ramoncín! Menos mal que sus palabras quedaban ocultas entre otras no menos apasionantes, pronunciadas por Amando de Miguel, otro «experto» del automóvil.**



**De nuevo Cataluña da ejemplo de sensatez en materia de Tráfico. Ahora ha sido el Tribunal Superior de Justicia, al dictar una sentencia que anula un artículo de la Ordenanza de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona y que prohíbe a la grúa municipal retirar coches de la vía pública si no estorban a la circulación. Lo cierto es que, desde hace más de dos años, el Ayuntamiento había dado orden de no retirar coches que no estorbaran. Las grúas son imprescindibles para poner un poco de orden en el caos circulatorio, pero tienen que regirse por normas coherentes.**



BREVES

◆ UNIVERSIDAD Y EMPRESA

La facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid y el Grupo Unión, que reúne a los mayoristas del sector del recambio de automoción en España, han firmado un acuerdo de colaboración. Entre otras actividades se instaura una beca anual de investigación.

◆ SE EXPORTAN MAS CICLOMOTORES

En 1993 se exportaron un total de 118.115 ciclomotores, lo que supone un incremento del 65,8 por ciento con respecto al año anterior. En España los fabricantes nacionales han vendido 92.062 unidades, de éstas 34.735 corresponden a Moto Vespa, 26.265 a Derbi-Nacional Motor y 12.352 a Suzuki Motor España.



◆ AMERICANOS EN MADRID

Se ha inaugurado en Madrid el primer concesionario oficial de las marcas americanas de General Motors.

Localizado en la calle José Abascal, Tradetroit dispone de toda la gama de Chevrolet, Pontiac, Buick y Cadillac, representadas a nivel nacional por North American Motors.

Tradetroit tiene además previsto ampliar en breve su oferta con la comercialización de los Chevrolet Corvette, en versión coupé y cabrio, Firebird, Trans Am y el monovolumen Astro. Estos modelos están ya en catálogo, pero hasta que haya disponibilidad de unidades el inicio de la venta se puede retrasar aún algunas semanas.



**VALENCIA RECUPERA EL TRANVIA**

VEINTE años después de su desaparición, el tranvía ha vuelto a las calles de **Valencia**. Lo que fue una salida de pruebas de las dos primeras unidades de este renovado medio de transporte se convertirá en una imagen habitual para los valencianos a partir de la

primavera. El recorrido, un trayecto de diez kilómetros que conectará con las otras líneas del metro valenciano, lo cubrirán 21 unidades del vehículo fabricado por **Siemens**, cada uno con tres vagones articulados y capacidad para casi 200 pasajeros.

**TORMENTA EN SEAT**

CUANDO parecía que las cosas volvían a su cauce y los trabajadores aceptaban el plan de reestructuración para Seat, una nueva tormenta se abate sobre la firma española.

El diario El País, en una entrevista de Ernesto Ekatzter con el presidente de Volkswagen, **Ferdinand Piech**, revela que el anterior equipo dirigido por Juan Antonio Díaz Álvarez, conocía las graves dificultades financieras de Seat y ocultó los datos de esta situación al Consejo de Administración, haciendo desaparecer un informe elaborado por el Director financiero de Seat, **Eberhard Müller**, que fue rápidamente apartado de la ejecutiva de la empresa española y posteriormente jubilado.

Enrique Zorzano, portavoz de Seat, ha reconocido que Volkswagen ha encargado una auditoría externa para aclarar estas irregularidades y que hasta que la auditoría no se lleve a cabo no se tomará ninguna decisión

sobre posibles acciones legales contra los miembros del anterior equipo directivo.

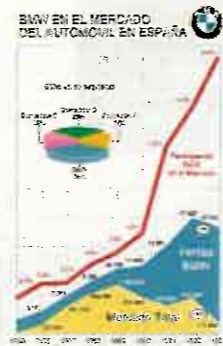
Ahora la clave está en determinar quiénes, además de Müller y Díaz Álvarez, conocían el mencionado informe, ya que parece lógico que su continuidad en la compañía española se ponga en entredicho.



Ferdinand Piech

**ACLARACION**

LA pasada semana se deslizo una aparente contradicción en los datos de ventas de **BMW Ibérica**. El error se produjo al mezclar datos de ANFAC (Asociación de Fabricantes) y la propia firma importadora y además, al no aparecer (por un problema técnico) la fuente de donde se habían obtenido los datos. **BMW Ibérica** no



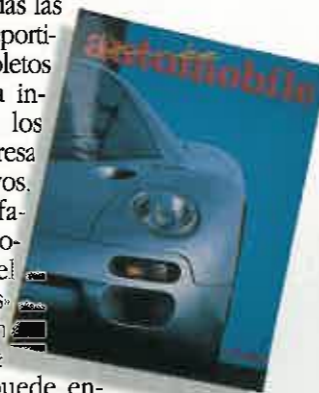
considera las ventas en los mercados canario, de Ceuta y Melilla, como tampoco las matriculaciones de vehículos importados por particulares. En carta enviada por ANFAC a BMW afirma que ambos datos,

aparentemente contradictorios son perfectamente compatibles.

Como marca, BMW vendió, según los datos de ANFAC, en todo el territorio nacional 15.939 unidades, con un descenso respecto al año 1992 del **20,07 por ciento**. BMW Ibérica vendió en 1993, en Península y Baleares, **15.722** unidades, que comparadas con 1992 (17.427), suponen un descenso del 9,8 por ciento.

**CON SOLERA**

L'ANNÉE Automobile, es un clásico entre los clásicos que ya ha alcanzado su cuadragésimoprimer edición. En esta ocasión, además de los resúmenes de la temporada internacional de todas las especialidades deportivas, incluye completos artículos sobre la industria japonesa, los hombres de empresa más representativos, la lucha de los fabricantes por economizar peso, el diseño, los trucks americanos, y un largo etc. L'Année Automobile se puede encontrar en la **Librería Collector** de Barcelona, Pau Claris, 168, al precio de 7.900 pesetas.



**DE BUENA FUENTE**

**Carlos Sainz se la juega en Montecarlo.-**

El patrocinio de Banesto, está pendiente de su actuación en la primera prueba del Mundial.- Un contrato personal de cerca de 50 millones es el primer acuerdo entre Sainz y Banesto, tras el contrato de 150 millones que firmó el pasado año y que perdió por no quedar entre los cuatro primeros en el Campeonato del mundo. El contrato final para el 94, aún está en el aire.

**Renault Clio y Twingo, sin embrague.-**

El Clio va a sufrir importantes modificaciones mecánicas en su Fase II.- El reestyling apenas supone modificaciones exteriores, pero sí habrá importantes novedades mecánicas: el motor de 150 caballos de 2 litros para la versión deportiva y un turbodiesel de 93 caballos. En colaboración con Valeo, se ofrecerá opcionalmente el embrague automático: el conductor manejará una palanca convencional, al no existir el pedal de embrague. Este sistema aparecerá también en el Twingo.

✓ **Seat tendrá su monovolumen.-**

Por ahora es sólo un proyecto, pero podría estar en el mercado en 1997 ó 1998.- En el Centro Técnico de Martorell se trabaja, entre otros diseños, en un monovolumen que utilizaría la plataforma del Toledo y se situaría en precio sensiblemente por debajo del Volkswagen-Ford que aparecerá en 1995.

**Precio caro para el Opel Tigra.-**

Aunque falta un año para su comercialización, el Tigra será caro.- Las cuentas no salen y los expertos en finanzas de General Motors no son capaces de abaratar el precio del Tigra por debajo de las 14.000 libras (algo menos de 3 millones de pesetas). Lo que ahora estudian los hombres de mercado es si vale la pena comercializar este pequeño Corsa Spyder con este precio.

**Problemas de calidad retrasan al nuevo Audi.-**

El coche de aluminio tan esperado de Audi, se retrasa.- Problemas de calidad, que afectan especialmente a los nuevos sistemas de soldadura, no permitirán poner al Audi en el mercado hasta después del verano. La lentitud en los lanzamientos en el grupo Volkswagen es algo que preocupa seriamente a los responsables del holding.



◆ CITA CON RETROMOBILE

Del 21 al 20 de febrero se celebrará Retromobile, una cita obligada para los amantes de los vehículos clásicos. Tendrá lugar en la Puerta de Versailles del Parque de Exposition de París y, para esta decimonovena edición, los organizadores han preparado un amplio programa y la presencia de muchos e importantes modelos.

◆ JAGUAR INCREMENTA SUS VENTAS EN ESPAÑA

Jaguar Hispania, la filial del fabricante británico, ha incrementado su participación en el segmento de los automóviles de lujo desde el 8 por ciento de 1992 al 19,7 alcanzado el pasado año, en el que vendió 136 unidades frente a las 89 de 1992. También a nivel mundial la marca pasó de vender 22.483 unidades en el '92 hasta alcanzar las 27.838 en el '93. De las ventas totales de Jaguar, el 77 por ciento -21.223- fueron exportaciones.

◆ PERDIDAS RECORD DE PORSCHE

El fabricante alemán registró en el ejercicio fiscal 1992/93 unas pérdidas de 238 millones de marcos -19.000 millones de pesetas-, lo que representa las mayores pérdidas de su historia. Sin embargo, el presidente



de la compañía, Wendelin Wiedeking, opina que las fuertes reducciones de costes llevadas a cabo por la empresa harán posible volver a obtener beneficios este año.

◆ FERRARI EN INNSBRUCK

La capital del Tiroi será escenario del Europa Ferrari Meeting 1994, un encuentro en que se darán cita, del 28 de abril al 1 de mayo, coches de esta mítica marca llegados de toda Europa.



FURGONES PSA

LA pasada semana mencionamos que en el ámbito de la cooperación entre el grupo francés PSA (Peugeot+Citroën) y el italiano Fiat (Fiat+Lancia+Alfa), se comenzaría a producir un nuevo furgón, de diseño conjunto y personalización para cada marca. Este furgón viene a sustituir al Fiat Ducato, Peugeot J15 y Citroën C25, que desde 1982 se produce en la fábrica italiana de Val di Sangro, por la sociedad conjunta Sevel. El nuevo vehículo se llamará Ducato para Fiat, Peugeot Boxer y Citroën Jumper. Se presentará oficialmente en el Salón de Ginebra y comenzará a venderse en España en las próximas semanas, según cada marca. Diseñado por Giugiaro, es una síntesis entre industrial y turismo, de líneas muy redondeadas y un interior muy cuidado en aspectos como la ergonomía, confort, seguridad y ecología, con la utilización de elementos reciclables, al igual que viene haciéndose con los turismos. Un detalle curioso es la palanca de cambios integrada en el salpicadero, lo que deja diáfano el espacio delantero. Se ofrece en múltiples versio-



nes, entre 2,3 y 3,5 toneladas, que determinan volúmenes entre 7,5 y 12 metros cúbicos. Se inscribe en el segmento de los vehículos de tipo medio, de gran polivalencia y con infinidad de versiones, que pueden llegar a más de 120 diferentes, considerando los distintos tipos de carrocería. Se conoce sólo la propuesta del grupo PSA; es decir, el Citroën Jumper y el Peugeot Boxer, esperando conocerse en los próximos días el nuevo Fiat Ducato. El grupo francés propone cinco motorizaciones: desde un gasolina de 2 litros y 110 caballos de potencia, hasta un turbodiesel 2,5 litros y 103 caballos. Como soluciones intermedias aparecen los motores diesel 1,9 aspirado y turbo y el motor 2,5 diesel atmosférico. Furgón, furgón de techo sobreelavado, furgón acristalado, plataforma-cabina, plataforma de doble cabina, chasis, combi y un largo etcétera de combinaciones que satisfarán las exigencias de un público profesional cada día más exigente con este tipo de vehículos.



MAS MOTONAUTICA

SOY fiel seguidor de todo lo que tiene que ver con el mundo del motor y, entre las publicaciones que adquiero, suelo comprar su revista, ya que la información es variada e interesante.

El motivo de la presente es felicitarles por el artículo «Fernando de Sousa, Campeón del Mundo de Off-shore-El Rey del Mar», aparecido en el número 18 de enero de 1994.

No cabe duda de que, aunque los barcos no tengan ruedas, la motonáutica es un deporte apasionante del que se deberían ocupar un poco más las revistas del motor, especialmente cuando, como ustedes mencionan, un español se ha proclamado Campeón del Mundo de una categoría hasta ahora vedada para deportistas que no fueran americanos.

Para que un deportista que se dedique a este tipo de deportes de «élite» pueda obtener el patrocinio de una o varias empresas deben coincidir dos cosas: la primera es ser el mejor, y la segunda que los medios de comunicación hagan un seguimiento constante del deporte en sí.

Fernando de Sousa ya ha demostrado lo primero, y desde esta carta le envío mi más cordial enhorabuena.

En lo que concierne al segundo aspecto, su grupo editorial ha dado el primer paso de un largo camino, por lo que reitero mi felicitación, esperando volver a encontrarme con más noticias de este tipo en su estimada revista.

Román Fernández-Dávila Vega  
Madrid

LOS «PIVOTITOS»

TENGO una curiosidad: un amigo tiene un Audi 100 2.3 E y, tanto él como yo, nos planteamos un interrogante. En las ventanillas de los Audi hay colo-

cados de serie unos «pivotitos» redondos y negros en la parte superior derecha y en la inferior izquierda de la ventanilla. Dedujimos que debían ser unas «señas» para la memoria de los elevallunas, pero claro, también pensamos que porqué no los llevan el resto de vehículos con elevallunas eléctricos.

También tengo una crítica constructiva. Los cuadros de equipamiento no siempre se corresponden con el modelo que aparece en las fotos.

Larsen Ruiz de los Paños  
Madrid

R.- Su *pivotito* misterioso no es otra cosa que una guía para que a alta velocidad el cristal suba por su sitio y encaje en el marco sin problemas. Por otra parte, no siempre los coches que aparecen en las fotos son las versiones de las que se habla en la prueba, aunque los datos se ajusten siempre a la realidad, se trata de un problema de parque de prensa de las marcas.

TRACCION TOTAL ITALIANA

DESEARIA que me aclaráseis una duda que tengo sobre el Alfa Romeo 33 16V Permanent 4, pues he observado que hay pocos en carretera. ¿A qué es debido? ¿Al coste del coche, a que es difícil de mantener, a que no da resultado como vehículo urbano y rutero, a que es un coche inseguro y no dispone de unos medios de seguridad tanto pasiva como activa suficientes?

Nelson Alex  
La Coruña

R.- Las ventajas de un turismo con tracción total van ahora más allá de un buen agarre en terrenos deslizantes. En este caso concreto, el 33 16V gana en comportamiento y mejora notablemente la transmisión de sus 137 caballos al suelo, una tarea difícil en la versión de tracción delantera. No obstante, el público no termina de ver claro las ventajas que le puede aportar un vehículo de estas características.



Además hay que tener en cuenta que normalmente estos coches andan algo menos y gastan algo más.

¿ME COMPRO UN TT COREANO?

SOY un asiduo lector de Motor 16, revista con la cual estoy encantado por la amplia visión de sus reportajes. Me dirijo a ustedes para pedirles consejo sobre un vehículo TT que quiero adquirir en breve plazo y, dada mi ignorancia en este tipo de vehículos, me gustaría saber la opinión de un experto.

El vehículo en cuestión es el Korando RV Family, del cual me gusta su amplio equipamiento y su asequible precio. Por el contrario, las dudas que me ofrece son: la potencia de su motor, el cual veo algo justo para el gran peso que tiene que mover. Al mismo tiempo me preocupa su red de servicio, al



ser un vehículo de reciente incorporación al mercado, pues no sé si tendrá cobertura suficiente a nivel nacional. También me gustaría saber su opinión sobre si puede haber mucha diferencia de precio entre concesionarios de distintas ciudades.

Miguel Angel García  
Valladolid

R.- Por sus comentarios, parece que usted conoce más el coche de lo que parece. Efectivamente lo mejor del Korando Family es su precio y su equipamiento, pero también su habitabilidad y maletero. Su motor de 79 caballos se queda algo escaso para mover el conjunto y los desarrollos del cambio le ayudan poco. Sin embargo se trata de un fiable motor Peugeot que a la larga se agradece. El servicio técnico cuenta con 90 puntos de asistencia, ya que aprovecha la red ya asentada de Lada y no creemos que haya mucha diferencia de precio entre concesionarios.



AL VOLANTE

*Renault Laguna*

# APUESTA SEGURA

Diseñar un coche de la gama media alta, es tal vez la labor más difícil ante la que un equipo de ingenieros se puede encontrar. El perfil del cliente es variopinto y el nivel exigido es alto. Con el Laguna, Renault ha aceptado el reto y se ha lanzado a por todas. En algo menos de tres años se ha pasado de una hoja en blanco a un nuevo modelo a la venta.





## AL VOLANTE

**D**ICEN que las primeras impresiones son siempre las que cuentan, y hay que decir que el primer contacto con el nuevo modelo de Renault es muy satisfactorio y el potencial del modelo está a la vista. Inicialmente, la gama se va a centrar en tres motores, los tres de gasolina, y cuatro niveles de acabado que dan lugar a una gama que en España tendrá cinco versiones en el momento del lanzamiento. Más adelante se completará la gama y el hueco que hay entre la versión de dos litros y el V6 quedará cubierto con un cuatro cilindros de 16 válvulas y 140 caballos. Este

### LOS PRECIOS DEL RENAULT LAGUNA

RN 1.8	2.250.000 ptas.
RT 1.8	2.430.000 ptas.
RT 2.0	2.590.000 ptas.
RXE 2.0	2.905.000 ptas.
RTI V6	3.355.000 ptas.

motor ha sido realizado en colaboración con Volvo.

En el primer escalón de la gama aparece la versión 1.8 con inyección monopunto y 95 caballos de potencia. Es un motor ya conocido, puesto que también se utiliza en el Clio y el Renault 19. Tal y como es normal en la versión básica de una gama, este motor está enfocado hacia una utilización económica, por lo que los consumos se mantienen en unos niveles muy razonables. Sin embargo, esta potencia resulta un tanto justa para rodar a plena carga. Hay que tener en cuenta que el peso máximo autorizado en el Laguna son 1.765 kilos, por lo que en dichas condiciones el rendimiento de este motor parece un tanto justo para remontar repechos o adelantar con softura. Afortunadamente, este cuatro cilindros muestra una buena voluntad para subir de vueltas, por lo que si se maneja hábilmente el cambio se puede conseguir un rendimiento razonable. Sorprende en este motor el excelente trabajo de insonorización realizado. El motor 1.8 no destacaba en el R19 por su silencio de marcha; sin embargo, en el Laguna apenas se oye. Esto es

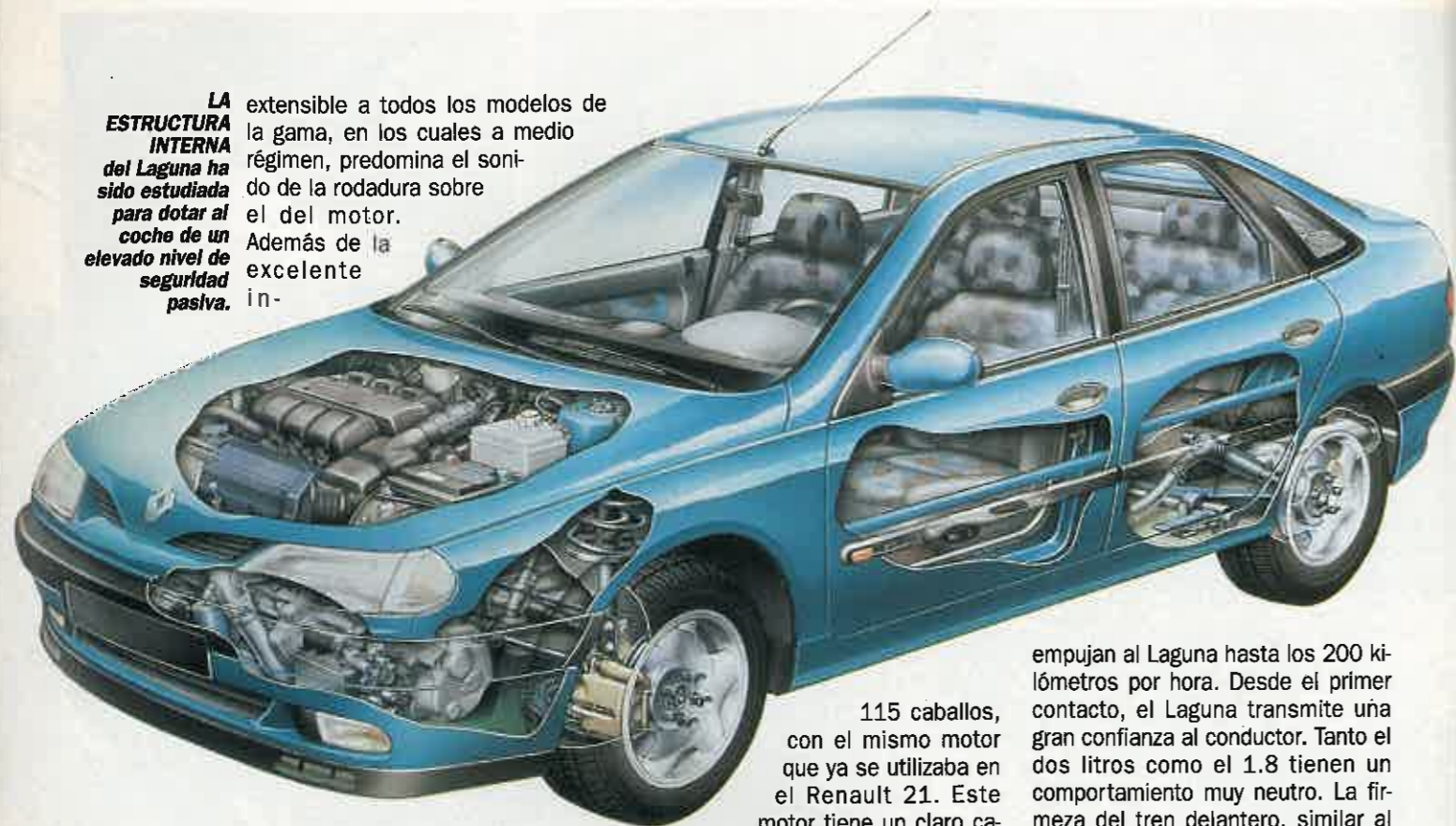


#### UNA GRAN BERLINA MEDIA

El Renault Laguna destaca por sus buenas notas de habitabilidad. Tanto a lo largo como a lo ancho el espacio útil es generoso. El único punto crítico es la altura al techo en el asiento posterior que resulta un tanto justa. El maletero es grande y oculta bajo el fondo la rueda de recambio. El asiento para niños ha sido diseñado conjuntamente con Volvo.



**LA ESTRUCTURA INTERNA** del Laguna ha sido estudiada para dotar al coche de un elevado nivel de seguridad pasiva.



extensible a todos los modelos de la gama, en los cuales a medio régimen, predomina el sonido de la rodadura sobre el del motor. Además de la excelente in-

sonorización, también tiene mucho que ver el bajo coeficiente de penetración aerodinámica. Según versiones, este coeficiente oscila entre 0,29 y 0,33, lo que da una clara idea del cuidado diseño.

Un escalón por encima del 1.8 se encuentra la versión de dos litros y

buen rendimiento a bajo régimen, que permite unas recuperaciones mejores sin tener que echar mano del cambio de marchas. Lástima que los desarrollos de cuarta y quinta se hayan alargado respecto a la versión 1.8. Los 115 caballos

115 caballos, con el mismo motor que ya se utilizaba en el Renault 21. Este motor tiene un claro carácter familiar, con un

empujan al Laguna hasta los 200 kilómetros por hora. Desde el primer contacto, el Laguna transmite una gran confianza al conductor. Tanto el dos litros como el 1.8 tienen un comportamiento muy neutro. La firmeza del tren delantero, similar al empleado en el Renault Safrane, reduce notablemente la natural tendencia a tirar de morro de todo tracción delantera. Este buen comportamiento no está reñido con el confort de suspensión. En general, el Laguna resulta amplio y cómodo, con la salvedad de la altura al techo en el asiento posterior.

En lo más alto de la gama se encuentra la versión V6. Este modelo tiene como misión fundamental elevar la imagen de la gama, ya que por su nivel de equipamiento y precio, las preferencias del gran público, lógicamente, se decantarán por las versiones de cuatro cilindros. La suavidad de funcionamiento y la potencia del motor V6 sitúan a este Laguna casi al mismo nivel que las berlinas de categoría superior. Como se decía, las versiones dotadas de motor de cuatro cilindros han sorprendido por su bajo nivel sonoro. Pues bien, se puede decir que el V6 marca un hito en este segmento. A medio régimen el coche se desliza sobre el asfalto con la serenidad típica de las berlinas de más tamaño y precio.

Los 170 caballos de potencia de este motor elevan al modelo a un nivel de prestaciones muy por encima del resto de la gama. El incremento de peso y prestaciones también inciden en el comportamiento.

## FICHA TECNICA

	LAGUNA 1.8	LAGUNA 2.0	LAGUNA V6
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.794	1.998	2.963
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección monopunto	Inyección multipunto	Inyección multipunto
Compresión	9,7 a 1	9,8 a 1	9,6 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	95 CV/5.750	115 CV/5.250	170 CV/5.500
Par máximo / r.p.m.	14,8 mkg/2.750	17,5 mkg/3.500	24,5 mkg/4.500
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 vel. o Auto.	Manual 5 vel. o Auto
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Díámetro de giro (m)	10,8	10,8	10,8
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos vent./tambores	Discos vent./discos	Discos vent./discos
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg.)	1.240	1.275	1.370
Largo/ancho/alto (mm)	4.508/1.752/1.433	4.508/1.752/1.433	4.508/1.752/1.433
Capacidad del depósito (l)	66	66	66
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	13,9	11,6	8,6
Velocidad Máxima (km/h)	180	200	220
Consumo Urbano (l/100 km)	11,2	11,3	15,3
A 90 km/h (l/100 km)	6,3	6,1	8,0
A 120 km/h (l/100 km)	8,0	7,7	9,9

## AL VOLANTE



Este sigue siendo muy noble y progresivo, aunque el peso del motor acentúa el efecto subvirador, es decir, que tira más de morro. También el tacto del cambio, guiado por cable, es diferente en el V6. Los movimientos en este cambio son algo menos precisos pero muy suaves. Curiosamente, no está previsto ningún sistema antipatinamiento para esta versión. Lo cierto es que el coche transmite perfectamente la potencia al suelo y sólo si se abusa del acelerador sobre suelo mojado se llega a producir el temido patinazo. En las versiones 2.0 y V6 hay posibilidad de utilizar una caja automática de cuatro velocidades con bloqueo del convertidor de par en tercera y cuarta. En España sólo está previsto comercializar la caja automática en el 2.0 que ya hemos podido probar y tiene un funciona-

miento óptimo. También llegará en esta año el motor 2.2 diesel de 12 válvulas y 85 caballos. En cuanto a equipamientos, Renault ha hecho un gran esfuerzo por dotar a su nuevo producto de un equipo muy completo. Así pues, todos los Laguna cuentan con pretensores de los cinturones de seguridad y con *airbag* para el conductor de serie y está previsto que el del acompañante se incorpore también en un futuro no muy lejano. La dirección asistida también forma parte del equipo básico de toda la gama, mientras que el sistema antibloqueo de frenos (ABS) se puede montar como opción en todas las versiones salvo en el V6 que es de serie. El aire acondicionado queda como opción en todos los modelos, salvo en el acabado RXE que es de serie. Además se ofrecen otros elementos, tal y como

un asiento para niños especialmente diseñado para este coche en colaboración con Volvo. La gama Laguna llegará a los concesionarios el próximo día 15 de febrero, pero el fabricante ya ha dado a conocer los precios. La versión más económica, el 1.8 RN, cuesta sólo 2.250.000 pesetas con un equipamiento bastante completo en el cual la única ausencia notable es el aire acondicionado. Aunque la marca no ha desvelado el precio de las opciones, es lógico pensar que este elemento no debe superar las 160.000 pesetas, lo cual sitúa al Laguna en una posición muy favorable frente a la competencia. Por su parte, el Laguna V6 se sitúa al mismo nivel de precio que el Opel Vectra V6 que, hoy por hoy, es su rival más directo.

M.D. y V.P.

**EL DISEÑO** del nuevo modelo sigue las nuevas tendencias de la marca. No está prevista la aparición de una versión de tres volúmenes con maletero separado.

**POR TANZANIA** El increíble paisaje del lejano país africano ha sido el escenario de la primera toma de contacto con el nuevo Renault.







A UNA SEMANA

**SE REvisa EL OMEGA**  
El coche con el que se realizará el crash test es revisado a conciencia. Deberá contar con todos los elementos de un coche de serie.



A TRES DIAS

**SE PREPARA EL 'CEREBRO DEL DUMMY'**  
Los maniqués que ocupan el vehículo que realiza el crash test van equipados con sensores que miden las cargas durante el impacto.



A DOS DIAS

**MEDIDAS Y MAS**  
Se toman datos de su posición en el asiento con absoluta precisión.



**MEDIDAS**  
La situación de los 'dummys' es medida y registrada.



A UN DIA

**SE INSTALAN LAS CAMARAS**  
Se colocan diez cámaras de alta velocidad capaces de tomar hasta 1.000 fotografías por segundo. Todo está lleno de aparatos.



A UNA HORA

**ULTIMOS RETOQUES**  
Olaf Allgeyer toma las últimas fotos del vehículo antes de ser lanzado a 50 Km/h. contra el muro de hormigón.

# Opel Omega '94 PELICULA DE UN CRASH TEST

Un crash test que dura aproximadamente 200 milisegundos requiere que nueve ingenieros de Opel trabajen 200 horas. En este caso se prueba el funcionamiento del doble *airbag* del nuevo Omega.

**A**UNQUE la rigidez torsional del nuevo Omega ha mejorado en un 27 por ciento y se han previsto zonas de colisión absorbentes de energía en el entramado de la nueva estructura, los técnicos de Opel han proporcionado un seguro de vida adicional a los compradores de la nueva berlina alemana. Se trata de un doble *airbag* de serie para conductor y pasajero. El que sale del volante tiene un volumen de 67 litros y el del pasajero de 140, un tamaño casi dos veces mayor que los llamados «Eurobag». Esta es la película de la última prueba realizada a los *airbag* en el nuevo Opel Omega.



IMPACTO

**MEDIO METRO MENOS DE COCHE**  
Tras el impacto la carrocería se arruga, disminuyendo en medio metro su longitud.



antes de que el coche entre en producción.

**Unas semanas antes:** Olaf Allgeyer, joven ingeniero de Opel en el centro de *crash test* de Rüsselsheim, se asegura de que el coche y el «dummy» (maniquí especial que realiza el *crash test* dentro del coche y que recibe una cantidad ingente de información que luego se analiza) estén el día previsto en las instalaciones. Coordina al resto de colegas del Centro de Desarrollo Técnico y ultima los detalles.

**Una semana antes:** A una semana del choque comienza la cuenta atrás. Un mecánico pinta la carrocería de un llamativo amarillo mate para facilitar el trabajo de las cámaras fotográficas evitando brillos. Por otra parte, se elabora una lista con 20 páginas de preparativos. Hay que tener en cuenta que se mide y registra absolutamente todo, presión de neumáticos, alineación de ruedas, contenido del depósito, peso, posición de los asientos... y que todas las pruebas se realizarán en condiciones idénticas.

**Tres días antes:** Una vez que el coche está a punto, entra en escena el probador más sufrido con el que cuenta cualquier marca, el «dummy». Su cabeza es de plástico y está repleta de sensores, sus costillas son de acero y de su tórax hueco sobresalen cientos de hilos de un total de 18 captadores que transmitirán unos datos preciosos para averiguar aceleración y deceleración del cuerpo, trayectorias, etcétera. Los técnicos miden hasta el último milímetro de los dos maniqués a los que se les ha colocado el cinturón de seguridad. De la frente al techo, desde la



**SIMULACION POR ORDENADOR**  
Opel ha desarrollado un *airbag* de gran tamaño gracias a la simulación por ordenador.



**OBTENCION DE DATOS**  
La ayuda del ordenador facilita la obtención de datos tras el choque. Se digitalizan las imágenes para trazar gráficos muy interesantes.

punta de la nariz al volante, entre la barbilla y el volante... no se moverá ningún «dummy» sin que sepan instantáneamente por qué, cuándo, cuánto y con qué consecuencias.

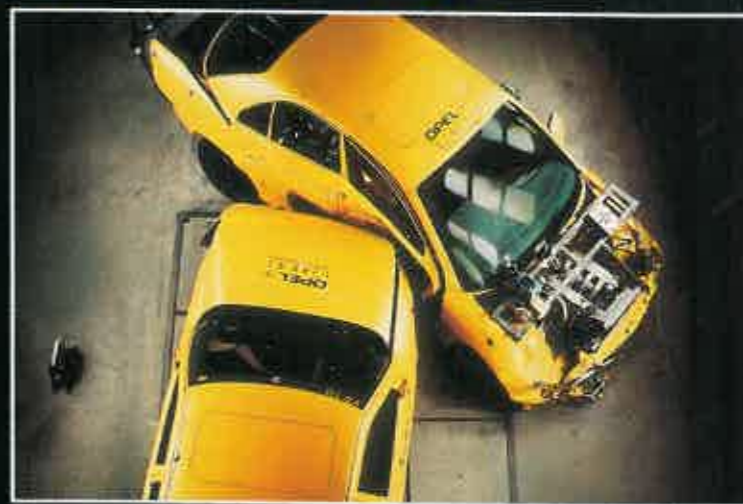
**Falta un día:** Se colocan las cámaras especiales que inmortalizarán el momento clave. Se trata de diez cámaras firmemente sujetas al coche, capaces de tomar hasta 1.000 fotogramas por segundo, no se les escapará ningún detalle del golpe, desde cómo salen y se inflan los *airbags* hasta cómo se arruga la carrocería. El Omega ya se encuentra ante el muro que terminará con su vida, se repasa la lista de comprobaciones, un solo fallo puede dar al traste con todo el trabajo.

**Falta una hora:** Mientras que Allgeyer realiza unas fotos testimoniales con su cámara réflex, los técnicos enganchan el Omega Caravan al cable que lo lanzará a 50 Km/h, contra el muro. Aunque parezca una velocidad no muy elevada, la energía del impacto equivale a un accidente real en carretera en el que un turismo chocase a 120 Km/h, contra un vehículo detenido.

Un técnico empolva con colorete las caras de los «dummies». No, no es que tengan que salir más guapos en la foto, este detalle tiene su lógica en que el maquillaje ayuda a localizar los puntos en los que la cabeza del maniquí

ha hecho contacto con el *airbag*.

**Faltan diez minutos:** Se encienden los focos, 36 lámparas halógenas generan 200.000 lux, necesarios para las cámaras de alta velocidad. Esta luminosidad equivale a tres veces el brillo de la luz so-



El Omega Caravan de la prueba tiene ahora medio metro menos de longitud que antes; el *crash test* ha terminado, pero para el ingeniero de pruebas Allgeyer comienza una tarea tan importante como la de la preparación, ya que tiene que realizar un informe con todos los datos obtenidos. El ordenador trabaja al servicio de los técnicos con eficacia y rapidez. Incluso digitalizando las imágenes tomadas para que se puedan analizar detenidamente y trazar gráficamente la secuencia entera en la pantalla.

**Diez días después:** Ya se sabe el resultado. Allgeyer está contento: «Estamos muy satisfechos de los resultados. Los valores de carga de los dos maniqués han quedado notablemente por debajo de los límites; la estructura de la carrocería ha resistido bien el impacto y el sistema de combustible ha quedado intacto». El objetivo fundamental del *crash test* se ha cumplido.

A. Mas

lar directa. Allgeyer da la señal.

**Impacto:** El Omega cubre los 225 metros hasta el muro en silencio, después el ruido seco y tremendo del impacto. En menos de dos décimas de segundo (180 milisegundos) todo ha terminado. De 15 a 20 milisegundos después de que el frontal del Omega toca el muro, se inflama un propelente sólido en el volante del vehículo y se libera nitrógeno. Cuatro milisegundos después, este gas inofensivo fuerza la apertura de las tapas de los *airbags* y aparecen las dos bolsas. 15 milisegundos más tarde los *airbags* se han inflado a la mitad de su tamaño. Unos 60 milisegundos después, las cabezas de los maniqués se han desplazado hacia delante unos 12 centímetros, el elemento de seguridad pasiva más eficaz amortigua la cabeza y el pecho. A los 180 milisegundos todo ha terminado. Los *airbags* se han vuelto a vaciar con la presión del cuerpo para evitar rebotes peligrosos para las cervicales y los maniqués reposan en los respaldos de los asientos.

**PROTECCIONES LATERALES**  
Gracias a las dobles barras de acero de refuerzo y almohadillados de espuma en las puertas, el Omega ofrece altos niveles de protección de los ocupantes en caso de impactos laterales. Antes de que fuese construido el primer prototipo, el ordenador y sus demostraciones simuladas de comportamiento de la estructura ante un impacto lateral, permitieron reforzar adecuadamente el nuevo Opel Omega.



# Mondeo. Coche del año 1994.



## EL TRIUNFO DE LA BELLEZA. EL TRIUNFO DE LA FUERZA.

Por ti, la tecnología y la calidad. La seguridad y el control. El confort y el espacio. La fiabilidad y la ecología. Por ti, la belleza

y la fuerza. El triunfo del Mondeo como Coche del Año lo dedicamos a todas aquellas personas que nos han dado su confianza

y apoyo, y a las que lo harán en el futuro.

¡Enhorabuena! Porque todo lo que hacemos nos conduce a ti.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.



Seat Ibiza 1.8i GLX a los 30.000 kilómetros

# CAMBIO RADICAL

**El Ibiza que ofrece hoy en día Seat no tiene nada que ver con su predecesor. Es un coche moderno, dotado de una mecánica fiable y con una calidad de acabado muy superior. Tras esta prueba de 30.000 kilómetros ha demostrado ser una buena opción de coche familiar.**

**E**L Ibiza ha marcado el punto de partida de una nueva etapa para Seat. Un nueva andadura, en la que se han propuesto ofrecer un producto con una elevada calidad de acabado y muy competitivo, capaz de rivalizar sin ningún complejo con otros modelos de la competencia pertenecientes a marcas muy prestigiosas en este sentido. Tras someter al Seat Ibiza 1.8i GLX a una prueba de fiabilidad de 30.000 kilómetros, se ha podido comprobar que la marca española está en el buen camino. El coche ha respondido perfectamente a las exigencias de los probadores de Motor 16 y ha mantenido el tipo durante toda la prueba. Al final, el examen del despiece de su mecánica ha revelado que es un coche robusto y técnicamente bien conseguido.

Para la prueba de 30.000 kilómetros de esta ocasión, se eligió la versión 1.8, porque es la que está en la mitad de la gama y, por lo tanto, la que más acogida tiene por parte de los clientes que se acercan a este modelo. Es un coche que, con su motor de 90 caballos, permite una utilización diaria y realizar viajes de largo recorrido con la familia, ofreciendo siempre unas prestaciones muy honestas.

Sus distintos apartados mecánicos han pasado con buena nota la valoración de los distintos probadores que se han alternado a su volante. Como ya se ha dicho antes, el motor causó muy buena impresión, siempre solícito a responder a las exigencias del conductor. Es un motor que sube bien de vueltas y que tiene un buen rendimiento en

cualquier régimen de giro. En las altas cualidades del motor influye de forma muy directa la caja de cambios, que cuenta con un selector suave, al que hay que achacarle algunas holguras que propician imprecisión, y con unos desarrollos bien adaptados que permiten aprovechar a la perfección los rendimientos del motor. La dirección también fue del agrado de todos; dispone de asistencia hidráulica de serie, lo que le confiere una gran suavidad de funcionamiento y transmite a su conductor mucha precisión.

Otro punto fuerte del Seat Ibiza es su sistema de suspensiones. Aquí es donde marca la pauta con respecto a su competencia. Se aprovecha de los esquemas del Golf, con lo que su estabilidad está asegurada. Además, su eje trasero, que es de tipo autodireccional, similar al de otros modelos de Volkswagen, resulta muy eficaz.

Es un vehículo que permite circular a un ritmo elevado por carreteras viradas, sin poner en aprietos a su conductor, resultando un coche fácil de conducir y con unos límites de seguridad muy altos. En Seat se han inclinado para este coche por unos tarados de suspensión duritos, que en curvas cerradas propician que la carrocería se mantenga plana. En carreteras con buen firme ofrecen un elevado confort de marcha; en un trazado bacheado, el poder circular a un ritmo ágil por zonas de curvas hay que pagarlo con un poco de traqueteo en el interior. El apartado peor conseguido es el de frenos, que si bien en un uso normal cumplen perfectamente su





## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,0 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 90 CV (65 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.900 rpm. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

### TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,0 km/h.

### DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

### FRENOS

Delanteros: Discos (239 mm.). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

### SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de brazos longitudinales interconectados, cojinetes autoalineantes, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

### RUEDAS

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

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.055 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 l.

## CONSUMOS

Datos en l/100 km.	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
<b>CIUDAD</b>			
A 29 km/h de promedio	8,8	9,0	8,9
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo	6,4	6,0	6,2
En conducción rápida	12,2	12,6	11,7
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	9,0	8,5	9,1
A 140 km/h de cruceo	10,0	9,9	10,0
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>			
Litros/100 km	8,1	8,0	8,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Kilómetros recorridos	530	538	530



**30.000 KILOMETROS**  
El Seat Ibiza 1.8 ha aguantado estoicamente nuestra prueba de resistencia.

## PRESTACIONES

	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>			
Km/h	172	175	173
<b>ACELERACION</b>			
400 m. salida parada (seg.)	18,4	18,1	18,1
1.000 m. salida parada (seg.)	34,3	33,6	33,8
0-100 km/h (seg.)	12,3	11,7	12,2
Metros recorridos	209	201	207
<b>RECUPERACION</b>			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,5	18,6	18,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	19,7	19,6
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,8	34,9	34,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,7	37,3	37,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,5	11,7	11,3
Metros recorridos	323	331	317
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,1	14,8	14,2
Metros recorridos	421	418	401



cometido, en un uso intensivo, y cuando se les fuerza un poco, padecen pronto síntomas de fatiga.

Por lo que respecta a la carrocería, pasó con buena nota la opinión de los probadores. Tiene un diseño moderno y sus cuatro puertas laterales le confieren una buena accesibilidad al interior. Una vez dentro, el coche dispone de un interior amplio y bien aprovechado, con sitio para que cuatro adultos puedan viajar holgadamente, incluidos los de las plazas traseras, que tienen sitio de sobra para las piernas. Por lo que se refiere a su amplitud, el ma-

letero tiene buena capacidad, pero tiene el inconveniente de contar con un plano de carga muy bajo, que hace incomoda su carga. Su forma, estrecha y baja hace difícil cargar objetos un poco voluminosos. Esto se puede paliar abatiendo los asientos traseros, que opcionalmente se pueden abatir por partes, y quitando la bandeja trasera, con lo que además, se consigue una enorme capacidad.

Su equipamiento de serie es correcto, dispone de elevalunas eléctricos, cierre centralizado y dirección asistida. El fabricante,



**FÁCIL DE CONDUCIR**  
El Ibiza ha mostrado ser un coche fácil de conducir en cualquier circunstancia.

además, ofrece a un precio muy competitivo opcionalmente el aire acondicionado, que cuesta 125.000 pesetas. Entre las opciones disponibles para este modelo hay que criticar el que no disponga para esta versión de sistema antibloqueo de frenos. La calidad de acabado, si se compara con la del Ibiza anterior, ha mejorado notablemente. A primera vista, la presentación es buena, pero con el paso de los kilómetros se detectan algunos detalles de acabado, que Seat tiene que afinar más. Durante todo momento, se ha procurado darle al Seat Ibiza 1.8 GLX





## DIARIO DE A BORDO

### KILOMETRO A KILOMETRO

1.600

Lo primero que se hizo fue medir todos los elementos sometidos a desgaste y tomar buena nota para ir comprobando a lo largo de la prueba su comportamiento. También se sustituyó el aceite de origen por el Shell Helix Plus 15W50.

2.000

En un viaje a Francia con el Seat Ibiza 1.8 GLX, el cuadro de instrumentos comenzó a fallar. Este defecto se produjo de forma intermitente, sucediéndose ocasiones en las que funcionaba con otras en las que las agujas de los indicadores marcaban cero.

5.000

Tal como se suele hacer en todas las pruebas de 30.000 kilómetros, con 5.000 en el marcador, se le realizó la primera comprobación de sus consumos y prestaciones con el Correvit.

12.500

Se le efectuó la primera revisión oficial en un concesionario de la marca. Se le cambió el aceite y se orientó el volante, que estaba un poco desviado hacia la derecha. También con estos kilómetros el elevavinas delantero derecho comenzó a hacer un ruido extraño.

15.000

Llegados a la mitad de la prueba se realizó otra medición con el Correvit. Se pudo apreciar que las prestaciones y los consumos mejoraron sensiblemente, lo que delata que, a medida que ha aumentado el kilometraje, el motor ha mejorado sensiblemente el rendimiento.

17.000

Se soltó el asidero del asiento delantero, esto fue debido a un mal montaje de fábrica; se solucionó en unos minutos, simplemente sujetándolo con unos tornillos nuevos. Con este mismo kilometraje también se soltaron unos embellecedores de los apoyabrazos de las puertas.

23.590

Se le cambió el aceite y se mandó una muestra a los laboratorios de Shell en Francia. También se aprovechó para revisar todos los niveles, no fue necesario rellenar ningún depósito, todos estaban en su nivel correcto.

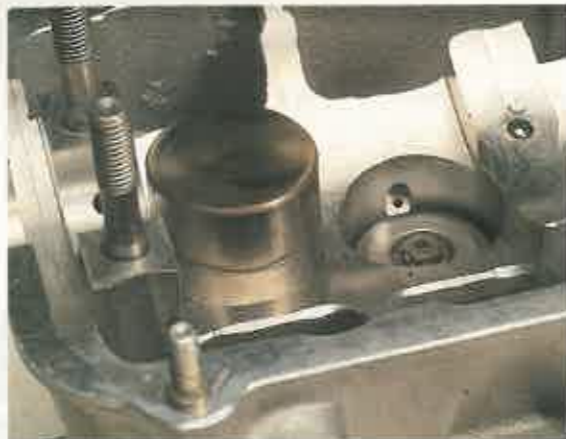
28.700

En la última fase de la prueba, comenzó a sonar el cojinete de la mangueta delantera izquierda.

30.000

Llegamos al final de la prueba, le realizamos una última medición de prestaciones y consumos con el Correvit, los datos obtenidos son similares a los de 15.000.

## BAJO LA LUPA



### SIN REGLAJES

El motor dispone de taqués hidráulicos que no necesitan ningún tipo de reglaje.



### LO MEJORABLE

En el Ibiza se han detectado algunos fallos de acabado. Unos embellecedores de los tiradores de las puertas se cayeron. El líquido de frenos acabó al límite de uso normal. Un asidero delantero, por un mal montaje, se soltó.



un trato similar al que le daría cualquier usuario normal. Nada más recoger el coche, lo primero que se hizo fue medir todos los elementos sometidos a desgaste, para después comprobar su comportamiento a lo largo de la prueba. También, siguiendo nuestra colaboración con Shell, se sustituyó el aceite de origen por el Shell Helix Plus 15W50, que se ha utilizado a lo largo de la prueba. En todo momento el coche ha tenido un buen comportamiento y, salvo pequeños incidentes, no ha surgido ninguna pega relevante. La mayoría de ellas se debieron a fallos de montaje en la fábrica y se solucionaron muy fácilmente en pocos minutos. Salvo el rodamiento de la mangueta delantera izquierda, que comenzó a sonar casi al final de la prueba, y decidimos esperar al despiece de la mecánica para sustituir ese cojinete por uno nuevo. En el cuadro de «Diario de a bordo» se pueden comprobar cada una de las incidencias y el kilometraje aproximado en el que surgieron.

Como es habitual en cada una de las pruebas de este tipo, se sometió al coche a tres comprobaciones de prestaciones y consumos con el Correvit. Las dos últimas son muy similares y son mejores que la primera, lo que delata que a los 5.000 kilómetros el motor aún no estaba bien rodado. Por lo que se refiere a los consumos, en las tres mediciones las cifras obtenidas fueron muy parecidas. Con respecto a los consumos, hay que decir que el gasto medio de la prueba ha estado en 10,2 litros de gasolina cada cien kilómetros. Un poco alto. En su descargo hay que decir que la mayoría de los kilómetros se han realizado en carreteras rápidas y se le ha exigido al motor funcionar a un régimen de giro alto. Hay que puntualizar que si bien el consumo en condiciones normales de uso se mantiene en unos márgenes razonables, cuando se abusa del acelerador éstos aumentan notablemente.

En el caso del aceite, el gasto ha sido insignificante, siendo innecesario realizar ningún relleno entre cambio y cambio. Otra cosa que hay que puntualizar es que en todo momento se respetaron al pie de la letra las indicaciones marcadas en el libro de mantenimiento editado por la marca. También todas las revisiones se realizaron en un servicio ofi-

### MAYOR CAPACIDAD



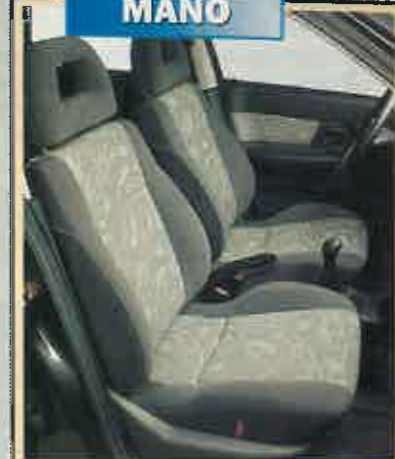
La bandeja trasera cuenta con unos anclajes que permiten desmontarla en pocos segundos; con ello se consigue aumentar la capacidad de carga del maletero, lo que permite transportar objetos voluminosos.

### BUEN ESPACIO



Los asientos traseros permiten viajar holgadamente a dos adultos, con sitio de sobra para las piernas. Opcionalmente se pueden abatir por partes.

### TODO A MANO



Desde el puesto de conducción todos los mandos están al alcance de la mano. En los asientos delanteros se echa de menos un mejor apoyo lumbar.

### BUEN AGUANTE



El sistema de frenos aguantó perfectamente la prueba. Tan sólo una crítica, en un uso intensivo acusan la fatiga. Esto probablemente está propiciado por el líquido, que no es de muy buena calidad.

### RUIDO MOLESTO



Casi al final de la prueba en la mangueta izquierda surgió un ruido, provocado por el rodamiento. Esto se solucionó sustituyéndolo por uno nuevo.

### INYECCION MONOPUNTO



Para cumplir la normativa vigente sobre contaminación, y poder utilizar gasolina sin plomo, el tradicional carburador utilizado hasta ahora en este motor ha sido sustituido por un sistema de inyección monopunto.





## LOS CONDUCTORES OPINAN

### UNA NUEVA ETAPA

SEAT, con el Ibiza, comenzó una nueva andadura, en la que ha desterrado su forma anterior de fabricar vehículos, empeñándose en ofrecer unos coches más competitivos y con unos estándares de calidad mucho más altos. Tras pasar por las manos de los diferentes probadores, el Ibiza ha salido del trance honrosamente, haciéndose merecedor a una nota media de **7,3 puntos**.

#### CONFORT 6,8

En términos generales, el Seal Ibiza es un coche confortable. En este apartado los puntos más deficientes son los asientos delanteros, con un mal apoyo lumbar y el sistema de climatización que no es todo lo eficaz que debiera.

#### COMPORTAMIENTO 7,8

Este apartado es uno de los mejores del Ibiza; se ve beneficiado por un magnífico sistema de suspensiones, que le confieren una estabilidad a toda prueba, con unos límites de seguridad muy elevados. La dirección, por su parte, es precisa y de un manejo suave.

#### DINAMICA 7,4

El protagonista de esta prueba, beneficiado por un motor con un rendimiento muy bueno y una caja de cambios bien adaptada, ofrece unas prestaciones muy honestas. Sus recuperaciones y aceleraciones están a un buen nivel.

#### INTERIOR 7,2

El equipamiento, por lo general, está a buena altura y ofrece lo que se espera de un coche de este tipo. La calidad de acabado ha mejorado mucho con respecto a anteriores modelos de la marca, aunque aún le quedan algunos puntos que mejorar. Su interior es amplio y está bien aprovechado.

#### MECANICA 7,8

El motor ofrece un buen rendimiento; unido a una caja de cambios de un manejo suave y unos desarrollos acertados, ofrece un rendimiento muy bueno. Los frenos, en condiciones normales, funcionan correctamente. Si se abusa de ellos pronto aparecen síntomas de fatiga.

#### CONSUMO 6,9

En condiciones de uso normales, los consumos se mantienen dentro de unos márgenes razonables. La cosa cambia cuando se le exige a la mecánica rendir al máximo y se abusa del acelerador, en ese caso los consumos aumentan notablemente.

#### FUNCIONALIDAD 7,3

Su acceso al interior no plantea el más mínimo problema, sus cuatro puertas tienen un tamaño adecuado y un ángulo de apertura grande. Referente a los mandos, no hay nada que objetar; están bien situados y son suaves. El maletero, cuenta con el inconveniente de tener el plano de carga muy bajo.

cial de Seat; al respecto hay que decir que el trato fue siempre correcto y cumplieron el tiempo fijado para cada revisión. En la primera de ellas no pudieron solucionar el problema que surgió en el cuadro de instrumentos, al carecer en ese momento del repuesto necesario.

Una vez cumplido el kilometraje previsto el coche pasó al taller de Motor 16, donde los mecánicos especialistas, encabezados por Angel Robledo, lo desmontaron por completo y analizaron cada una de sus piezas. Según la opinión de Angel Robledo, el Seat Ibiza 1.8 cuenta con una mecánica sencilla y fácil de desmontar. En el motor, una vez desmontado, se pudo comprobar que había sufrido un desgaste mínimo, manteniendo unas cifras de compresión similares a las que tenía con muy pocos kilómetros. Una



cosa que destacó Robledo es que el motor dispone de taqués hidráulicos, que no necesitan ningún tipo de reglaje. El embrague tampoco acusó mucho el paso de los kilómetros, su desgaste puede considerarse correcto, con lo que se le puede augurar una vida de más de 100.000 kilómetros.

Por lo que respecta a los neumáticos, el protagonista de esta prueba equipó durante ésta unos neumáticos Michelin MXV-2 en medida 185/60 R 14. A los 30.000 kilómetros los delanteros estaban a poco más de medio uso, mientras que los traseros prácticamente no sufrieron desgaste. Los frenos, por su parte, presentaron un desgaste normal; en los delanteros las pastillas eran todavía utilizables, mientras que los discos sólo habían sufrido un desgaste de unas pocas décimas. Los traseros, que equipan tambores y zapatas, estaban como nuevos. Aquí el elemento que peor

## BAJO LA LUPA

### EL ACEITE A EXAMEN

SIGUIENDO la colaboración en las pruebas de 30.000 kilómetros por parte de Shell, lo primero que se hizo fue sustituir en el Seat Ibiza 1.8 el aceite de origen por el Shell Helix Plus 15W50, que se ha utilizado a lo largo de la prueba. Tal como ha ocurrido en anteriores ocasiones, cada vez que se ha realizado un cambio de aceite se ha remitido una muestra a los laboratorios de esta marca de lubricantes en Francia. Tras analizarlos los expertos de Shell, los datos son muy reveladores. Cada una de estas pruebas ha ido confirmando que el comportamiento de la mecánica ha sido, a lo largo de la prueba, muy satisfactorio, sin que se hayan detectado ningún tipo de partículas extrañas. La combustión también ha sido en todo momento correcta, al igual que los índices de contaminación. Por otro lado, el aceite ha mantenido siempre, en cada uno de los cambios, sus cualidades.



### INYECCION PERFECTA

UNA vez más Motor 16 ha contado con la valiosa colaboración de Daoiz Pérez Lumbreras, nuestro taller colaborador, especialista en sistemas de inyección. En sus instalaciones, y valiéndonos de sus sofisticados aparatos de medición, comprobamos meticulosamente todo el sistema de inyección del Seat Ibiza. Siguiendo la tónica de los distintos elementos del motor, estaba en perfecto estado, como si no hubiesen pasado kilómetros. También se pudo constatar que durante toda la prueba su funcionamiento fue correcto. Esto pudo ser corroborado midiendo los niveles de contaminación, que para completar los datos se mantenían dentro de unos límites adecuados, similares a los que ofrecía la mecánica cuando contaba con pocos kilómetros.



ha aguantado los kilómetros ha sido el líquido, que al final de la prueba estaba al límite de uso, lo que pone de manifiesto que la calidad del líquido utilizado por Seat no es la mejor.

En los kilómetros finales de la prueba, los amortiguadores dieron la sensación de estar un poco tocados; contamos con la colaboración de Monroe, que en sus instalaciones



**KILOMETROS SIN PARAR**  
Con el Ibiza 1.8 se han recorrido, además de muchos puntos de la geografía española, otros países de Europa.

nes los sometió a estudio. Después de efectuar diferentes pruebas con ellos el resultado fue concluyente. Los amortiguadores, después de los 30.000 kilómetros, cumplían unas condiciones normales de uso y se podían seguir utilizando con absoluta tranquilidad.

Tras analizar cada uno de sus apartados, el Seat Ibiza 1.8i GLX ha salido airoso de esta prueba. Es un coche que se ha mostrado como un buen vehículo de uso familiar, dotado con una mecánica fiable, que no necesita un mantenimiento especial. Un coche con muchos valores, que juega una gran baza en el apartado comportamiento y que colmará de satisfacciones a su propietario. Sólo falta que Seat mejore algunos aspectos de acabado. ○

Equipo de pruebas de Motor 16

Motor 16/ 31





# LO DIFÍCIL MONTARLAS

Nos acordamos de Santa Bárbara (en este caso) cuando nieva. Puertos cerrados, pueblos aislados y obligación de usar cadenas por numerosos tramos de carretera, requieren un informe sobre la oferta de cadenas existentes en el mercado nacional.



**Q**UE duda cabe que el vehículo ideal para viajar sin problemas en invierno es el trineo de Papá Noel. Pero como es algo difícil conseguir que nos lo preste, he aquí los modelos de cadenas de mayor difusión del mercado. También nos aventuramos a dar algunos consejos útiles, así como pequeños trucos al alcance de cualquiera. Las cadenas pueden llegar a ser elemento de salvación a la hora de proseguir camino y, a la vez, de martirio hasta conseguir montarlas. Es evidente que para que sean efectivas han de colocarse en las ruedas motrices, y es en los coches con tracción delantera donde se colocan más fácilmente, ya que las ruedas delanteras son también direccionales, es decir, se giran. En las tiendas importantes de accesorios para el automóvil se en-





**DE GOMA**  
Yeti es el nombre de estas cadenas compuestas por una red de goma. Resultan complicadas de montar pero son las más suaves y silenciosas, además se tensan a medida que rueda el coche.



**DE ARO RIGIDO**  
Este tipo de cadenas no suele adaptarse a los coches modernos con neumáticos de perfil bajo o en aquellos que disponen de poco espacio entre las ruedas y la suspensión.



**ECONOMICA Y POCO VOLUMINOSA**  
Es la cadena más sencilla y económica del mercado. Se abrocha por ambos lados del neumático y se tensa por medio de unos ganchos unidos a un aro elástico.



**MONTAJE CLASICO**  
El montaje de esta sencilla cadena, con eslabones en forma de escalera, es el que recordamos de siempre, extendiendo la cadena delante del neumático.



cuentran tres diferentes tipos de materiales de cadenas: metálicas, de plástico o símil y de goma. La oferta más variada y económica la brinda las cadenas metálicas, que se diferencian entre sí, aparte de los distintos sistemas de tensado, por los dibujos que forman sus eslabones en la banda de rodadura. Las hay en forma de escalera (son las más sencillas y baratas), en zig-zag, en forma de Y o con dibujos romboidales, éstas últimas son las que ofrecen mejor adherencia y direccionalidad. En cuanto a facilidad de montaje, después de haber probado numerosos modelos, la conclusión a la que se llega es que no hay cadena fácil de colocar. Todas requieren un esfuerzo de montaje y posterior tensión en mayor o menor grado, según el sistema que adopten. Otro elemento a tener en cuenta a la hora de adquirirlas es el volumen que ocupan, pues las hay que abultan como una rueda de emergencia. En general, las cadenas de toda la vida, las que se extienden delante de las ruedas del vehículo, si incorporan un sistema de tensado elástico no son muy complicadas de poner, ofrecen la ventaja del poco espacio que ocupan y son muy baratas (alrededor de 4.500 pesetas).

**L**AS cadenas compuestas por aros rígidos no suelen adaptarse a los coches que utilizan neumáticos de perfil bajo, sistemas antibloqueo de frenos o en aquellos en los cuales se dispone de poco espacio entre las ruedas y el conjunto de suspensión y dirección. Afortunadamente, las cadenas de aro modernas, de las que constituyen buen ejemplo las König denominadas «No Problem», son compatibles con el ABS y los neumáticos de perfil bajo, además resultan bastante efectivas en hielo y oponen buena resistencia al desgaste por abrasión. Estas cadenas, compuestas por un aro interior flexible, se montan y desmontan con relativa facilidad y rapidez, sin necesidad de poner las manos en la parte interna de la rueda. Pero lo mejor de ellas es el mecanismo de tensado por muelle y trinquete que evita su retroceso, con lo cual la cadena se mantiene permanentemente estirada.

Se compone de piezas de distintos colores para indicar el orden de montaje y se venden en maletines de reducidas dimensiones. Por último, para facilitar la motricidad en hielo, algunos modelos de estas cadenas incorporan unas especies de suelas de plástico con clavos incorporados o simplemente unos anillos transversales en puntos claves entre los eslabones de la cadena. Los precios oscilan, según dimensión del neumático, dibujo de la cadena o incorporación de clavos, entre la 7.950 pesetas y las 20.900.

La regla de oro para prolongar la vida de las cadenas es la de no circular con ellas puestas





**SIN PROBLEMAS**

No hay cadena fácil de montar. Esta, denominada «No Problem», se coloca bastante bien gracias al mecanismo de tensado por muelle y trinquete que evita su retroceso, con lo cual la cadena se mantiene permanentemente estirada.



**RÁPIDA Y COMODA**

Son las Spikes-Spider, las cadenas más rápidas y cómodas de colocar una vez instalado el soporte central, éste se puede dejar montado durante toda la temporada invernal. Dispone de clavos entre sus elementos adherentes.

**GUERRA FRÍA**

Si tiene que emprender viaje hacia la nieve, aparte de las cadenas, le será de gran utilidad llevar en el maletero unos guantes. Casi seguro que tendrá que parar a montar las cadenas en medio de una ventisca y con el mercurio del termómetro subiendo en la escala negativa. En tales condiciones es importante articular las manos y protegerlas de posibles erosiones. Y, si le sobra espacio en el maletero, no estarían de más unas botas que aguanten la nieve, un chubasquero y un cartón o esterilla por si tiene que apoyar las rodillas en el suelo en su lucha por montar las cadenas.

• Para el coche es fundamental tener la certeza de que el circuito cerrado lleve sólo anticongelante. Líquido aconsejable también en verano. La duración de un anticongelante es de aproximadamente dos años sin perder propiedades.

• Si se le ha olvidado echar anticongelante al depósito de agua del limpiaparabrisas, puede parar en un bar y añadirle una copa de alcohol.

• Para desempañar rápido los cristales del coche active el aire acondicionado (es aire seco) al mismo tiempo que la calefacción.

• No eche el freno de mano al estacionar su coche si las temperaturas bajan mucho por la noche, porque, sobre todo en el caso de equipar tambores, se quedan pegados. Si puede evitarlo, tampoco cierre con llave, pero si tiene que hacerlo, calentar la cerradura puede ser una solución. De todos modos existen sprays para las cerraduras y para quitar el hielo del parabrisas.

• Sepa que los sprays para las ruedas no sirven prácticamente para nada. Si tiene que salir del garaje por una rampa por las mañanas, evite el hielo echando por la noche sal gorda.

• En nieve, los vehículos equipados con ABS no suelen parar de inmediato, las distancias de frenado se alargan pero no pierden poder en la dirección. En hielo es inútil frenar si el coche equipa neumáticos normales.

• Por último, procure conducir lo más suave que sepa y no parar en una cuesta, porque lo más probable es que el coche patine al intentar arrancar. Si se ve en la necesidad de superar la cuesta, una posibilidad es subir marcha atrás si su coche es un tracción delantera, y siempre y cuando no entrañe peligro.

por asfalto sin nieve. Pero si no tiene otro remedio, cuanto más despacio vaya menos se desgastarán. Las cadenas metálicas son las que ofrecen mayor resistencia a la abrasión producida por el contacto con el asfalto, mientras que las que incorporan elementos de goma o plástico se consumen antes.

Las cadenas más cómodas de montar, una vez instalado el soporte central, son las llamadas Spikes-Spider, puesto que se sujetan sólo por el exterior. Este soporte o núcleo se adapta a cualquier tipo de llantas, da lo mismo que dispongan de cuatro o cinco orificios. Una vez montado el núcleo, que es el elemento que requiere más atención y tiempo, no hace falta desmontarlo mientras dure la temporada invernal. Lo que es la cadena en sí es rápida y cómoda de montar y desmontar. Existe en dos variedades: Quick y Sport, según dispongan de más o menos elementos adherentes. Lo peor de estas cadenas es el volumen que ocupan, como una rueda de emergencia, y sobre todo su precio, que oscila según tamaño entre las 38.200 pesetas y las 48.900. El último tipo de cadenas en cuanto a

materiales es el compuesto por una red de goma, se llaman Yeti y son japonesas. Según medidas su precio está comprendido entre las 22.000 y 28.000 pesetas. Son difíciles de instalar, pero una vez colocadas son las más suaves de usar. Apenas hacen ruido, casi no repercuten en la dirección, aportan buena motricidad tanto en nieve fresca como helada, consenten frenar con bastante precisión y se tensan a medida que se rueda con ellas. En su contra, a parte del precio, ofrecen poca resistencia a la abrasión y son voluminosas. Circular en nieve, y sobre todo en hielo, siempre entraña riesgo. Como norma de sentido común conviene no meterse en situaciones de las que no se está seguro de salir. Las cadenas permiten franquear un puerto de montaña o un paso difícil pero hay que contar con la molestia de montarlas y desmontarlas y no sobrepasar la limitación de 50 kilómetros por hora. La otra solución, si tiene que moverse normalmente por carreteras nevadas, son los neumáticos de contacto, permitidos por Tráfico como alternativa en los casos en que el uso de cadenas es obligatorio. Estos neumáticos están provistos de unas laminillas de caucho en forma de sierra que muerden el hielo y tienen la ventaja de poderse usar normalmente en todo tiempo. ○



**SUPERAR OBSTACULOS**  
Las cadenas pueden llegar a ser elemento de salvación si tiene que moverse por carreteras nevadas. La conducción debe efectuarse de forma suave y lenta.

Fotos: José A. Díaz





## Nuevos aparcamientos en Barajas

# SOLUCION PARA EL CAOS

**En el aeropuerto de Barajas se construye un aparcamiento que casi duplicará la capacidad actual. Con esta obra se espera acabar con los problemas de los viajeros.**

A partir del primer trimestre de 1995 el aeropuerto de Barajas contará con más de 5.000 plazas de aparcamiento público frente a la Terminal Nacional, con lo que se espera acabar definitivamente con el caos que han padecido habitualmente los viajeros del aeropuerto madrileño. Las obras de un nuevo edificio de seis plantas, que ocupará casi un tercio del antiguo aparcamiento de nacional, del que se mantienen

1.200 plazas en superficie, suponen una inversión de casi 2.000 millones de pesetas y de su construcción, iniciada el pasado 25 de noviembre, se encarga Dragados y Construcciones.

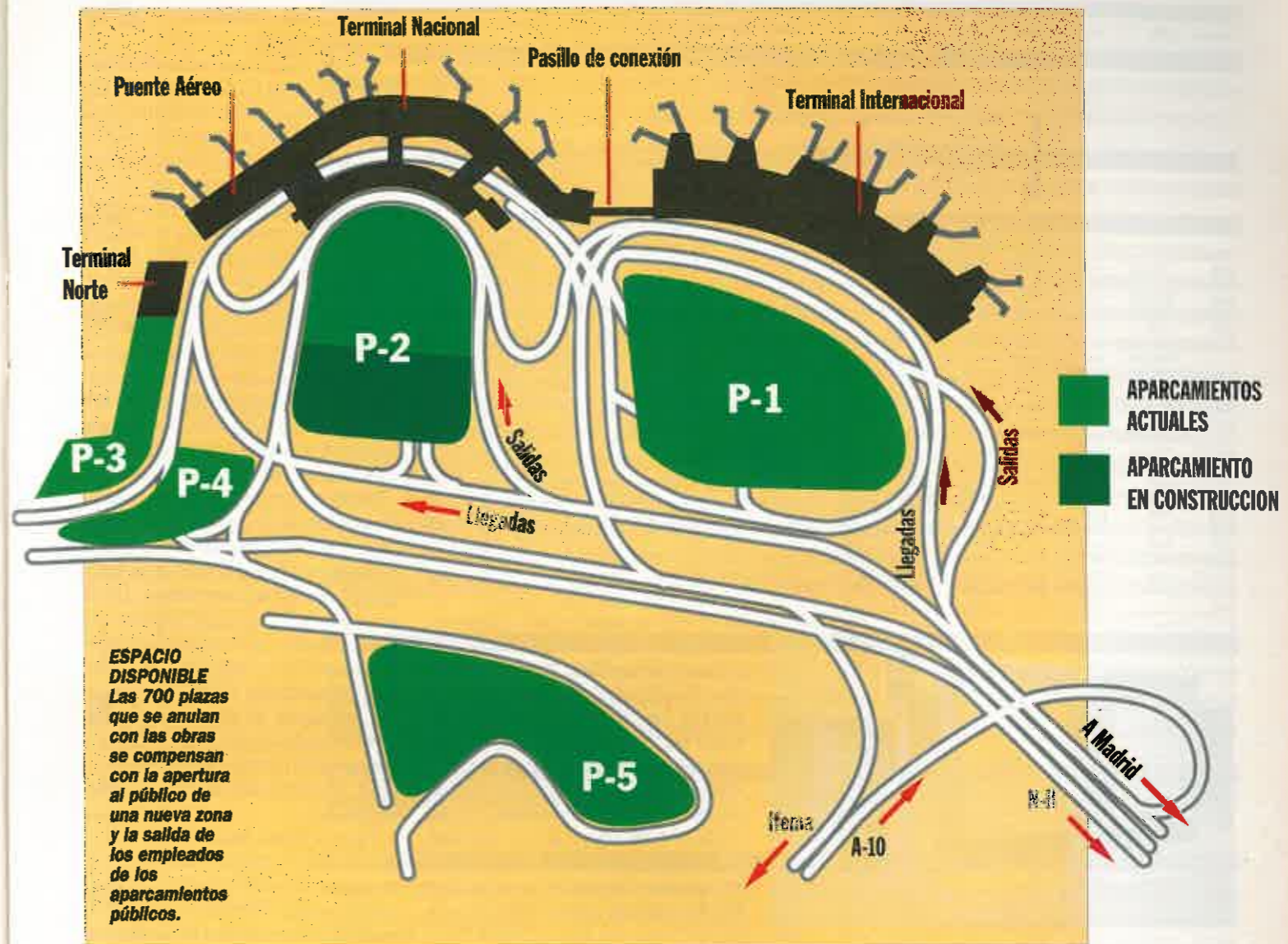
El aumento en los últimos años de la utilización del avión, y especial-



**INFORMACION ELECTRONICA**  
El P-4 está abierto para el público pero aún no aparece en los paneles.

mente el fuerte incremento experimentado en 1992 por la Olimpiada y la Expo, provocó en más de una ocasión el caos. Este aumento, que supuso en Barajas un incremento del 11,76 por ciento en el número de viajeros durante 1992 con respecto al año anterior -aunque en 1993 hubo 800.000 pasajeros menos-, hizo aún más apremiante modernizar y ampliar unas instalaciones insuficientes.

Así nació el denominado Plan Barajas, cuyo objetivo es disponer de un macroaeropuerto, capaz de dar servicio a los 42 millones de pasajeros que, según las previsiones, utilizarán Barajas en el año 2012. Dentro de este plan se contempla la construcción de una nueva pista con sus correspondientes instalaciones; pero mientras el proyecto se hace realidad, resultaba necesario solucionar el problema de las actuales instala-



ciones. Como actuaciones prioritarias se emprendió la mejora de la efectividad del campo de vuelo, el aumento de la plataforma de estacionamiento de aviones y dotar las instalaciones de suficientes plazas de aparcamiento para los vehículos privados.

Las 1.914 plazas disponibles en Nacional, las poco más de 2.000 de Internacional y las 340 existentes en la Terminal Norte resultaban insuficientes. Era necesario buscar una solución que pudiera hacer frente al crecimiento de la demanda a largo

plazo. Los responsables de Aena, ente público que se encarga de la construcción y explotación de las infraestructuras aeroportuarias españolas, decidieron construir un gran aparcamiento que triplicara las plazas del situado frente a la Terminal Nacional, ya que los pasajeros de los vuelos domésticos son los que más utilizan el coche.

En un primer paso, se construyó un aparcamiento de superficie en una explanada cercana a los depósitos de combustible. Con capacidad para 1.500 vehículos y unido a las terminales por un servicio gratuito de autobuses, el nuevo parking se ha destinado a los que trabajan en el aeropuerto, que ocupan tan sólo la mitad de las plazas disponibles. No se descarta que, una vez terminadas las obras y en funcionamiento las 5.218 plazas de Nacional, este aparcamien-





## APARCAMIENTO OLIMPICO

Las Olimpiadas del 92 fueron la gran excusa para remodelar Barcelona y, por suerte, el aparcamiento del Aeropuerto del Prat no fue una excepción. Con capacidad para 4.500 coches, algo más de una tercera parte cubierta, está distribuido en una sola superficie pero goza de cinco accesos distintos. Los usuarios disponen de diez puertas de pago ubicadas del siguiente modo: cuatro en el interior de las terminales (una en Internacional, dos en Nacional y una en Puente Aéreo), otras tantas frente a esas mismas

terminales y dos más en las oficinas de información. Estas puertas de pago, así como el resto de instalaciones, están automatizadas y admiten toda clase de monedas, billetes y tarjetas de crédito; además dan cambio y recibo. El parque de alquiler, los taxistas, los autobuses y el staff del aeropuerto disponen de otras superficies diferenciadas. Uno de los puntos negros del anterior aparcamiento era la seguridad: ahora hay patrullas al tiempo que hay numerosas cámaras de televisión en circuito cerrado vigilando constantemente.



**PAGO AUTOMÁTICO**  
En principio 15 cajeros automáticos, situados en los parkings y terminales de llegada, agilizarán el pago y la salida de los aparcamientos.

to -el P-5- se destine para largas estancias, con tarifas más baratas.

El desplazamiento de los empleados ha permitido recuperar para el público las 300 plazas reservadas antes para el personal en un recinto situado frente al aparcamiento de la Terminal Norte. Es importante tenerlo presente ya que, de momento, el llamado P-4 no figura en los paneles electrónicos que se han instalado para informar del estado de ocupación de los distintos aparcamientos y en-

## LAS MULTAS DEL AEROPUERTO

De que todo funcione y se cumplan las normas, en cuanto al tráfico se refiere, se encarga en el aeropuerto de Barajas la Agrupación Tráfico IV de la Policía Municipal de Madrid. No existen datos recientes, pero los últimos estudios apuntan que: un 30 por ciento de los pasajeros se desplazan en coche particular, un 55 por ciento se decanta por el taxi, y un 15 por ciento utiliza otros medios. Son millones de vehículos moviéndose al año por las instalaciones aeroportuarias, donde la mayor parte de irregularidades de

tráfico son estacionamientos indebidos. Fundamentalmente se producen a primeras horas de la mañana y de la tarde y, en muchas ocasiones, se aparca mal aunque, normalmente, hay plazas libres en los parkings. En total las denuncias que ponen los agentes municipales por aparcamiento suponen alrededor de 900 al mes, mientras que los taxis multados por deficiencias en la prestación del servicio son 200 también mensualmente. Hay que añadir que la grúa retira diariamente de 20 a 30 vehículos por estar mal estacionados.

caminar a los usuarios a los que tienen plazas libres.

A estas 300 plazas, recientemente abiertas para el público, hay que añadir las 600 que anteriormente también ocupaba el personal en el parking de Internacional, aparcamiento que se ha reestructurado para crear 150 nuevas plazas. Con estas modificaciones se compensa la anulación de las 700 plazas sobre las que se levantará parte del nuevo edificio y, mientras duran las obras, Barajas cuenta con capacidad para 350 vehículos privados más que el pasado año, capacidad que si fuera necesario se podría incrementar con la utilización de las casi 700 plazas que quedan libres en el nuevo estacionamiento destinado a los empleados.

Junto al incremento de la capacidad se trabaja en la mejora del sistema de cobro. Para agilizar la salida de los parkings se ha previsto la colocación de cajeros automáticos, 15 en principio, pero en cada uno de los aparcamientos se mantendrá un cajero manual. Estas máquinas, que también proporcionan cambio, ya se están instalando en los accesos a los aparcamientos y en las terminales de llegada. Así mismo, en un futuro el pago se podrá efectuar con tarjetas de crédito.

Pese a todas estas mejoras, los automovilistas pueden encontrar problemas a la hora de dejar el coche, sobre todo a primeras horas de la mañana en la salida de los vuelos nacionales. Si se quiere ahorrar tiempo Parking Vip ofrece, tanto en Madrid como en Barcelona, la posibilidad de olvidarse del coche al llegar al aeropuerto. Con una llamada al teléfono 902 10 20 20 se concierta la recogida y entrega del vehículo que, mientras dura el viaje, se guarda en un parking privado y vigilado. Los precios del servicio son 600 pesetas para Barcelona y 900 para Madrid. A esto hay que añadir 1.500 y 1.100 pesetas, Barcelona y Madrid respectivamente, diarias por el parking y el 15 por ciento de IVA. Los aparcamientos públicos de ambos aeropuertos tiene las mismas tarifas: 150 pesetas por hora y un máximo, que se aplica a partir de la sexta hora, de 950 pesetas por día.

M<sup>e</sup> Jesús Beneit

Con información de José Luis Aznar

Fotos: Ramón Rodríguez

# 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. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: Elementos eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long	AA	Pintura	Eleva	Cierre	Dirac	ABS	Llantas
<b>ACM</b>														
ACM Off D Techo metálico	1.619.700	1.588	54	114		382,7			32.000			Serie		
ACM Off D Techo duro	1.663.000	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		

<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	24,0	8,3	435,0							70.000

<b>ALFA ROMEO</b>														
33 1.3	1.631.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
33 1.3 Imola 2	1.590.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000		Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.6 ie	1.849.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie	2.006.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie 16V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	58.000
33 16V Permanent 4	2.784.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 1.7 Twin Spark	2.285.000	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	2.295.000	1.773	123	200	10,3	8,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.909.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 2.5 V6	3.809.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 Q4	4.421.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 TD	2.647.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
155 2.5 TD	3.229.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3		40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
164 2.0 Twin Spark	3.414.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5		77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.683.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.959	184	230	6,8	10,7	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 Aut.	5.136.000	2.959	184	225	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.528.000	2.959	210	240	6,0	11,3	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.763.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	6.982.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	4.177.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.5 TD Súper	4.540.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Spider 2.0 ie	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie		Serie		Serie

<b>ARO</b>														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	26,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	26,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.615.135	1.870	84	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.797.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

<b>ASIA MOTORS</b>														
Rocsta 2.2 DX T. Lona	1.395.000	2.184	72	138			360,5	165.000		Serie		105.000		50.000
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.070.000	2.184	72	138			360,5	165.000		Serie		105.000		50.000

<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	12,6	9,3	448,2	251.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 2.3 E	3.780.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 2.6 E V6	3.965.000	2.698	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 2.6 E V6 Aut.	4.332.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 2.6 E V6 Quattro	4.560.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 2.8 E V6	4.650.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 2.8 E V6 Quattro	5.150.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 2.6 E V6 Avant	4.358.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 2.6 E V6 Avant Quattro	4.940.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	183.498
80 1.9 TDI Avant	3.894.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
100 2.3 E	4.150.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.470.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Aut.	4.787.000	2.598	150	206	11,0	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.052.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	5.157.000	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.	5.448.000	2.771	174	218	9,2	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.745.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.814.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4 4.2 V8	8.963.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.896.000	2.461	115	195	11,1	8,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6 Avant	4.878.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Avant Quattro	5.466.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.5 TDI Avant	5.320.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	4.050.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.415.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6 Quattro	5.010.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.962.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.548.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.958.													





ALFA ROMEO

OFERTAS

**Alfa 33:**  
(excepto Imola)  
Descuento de 175.000 pesetas.

**Alfa 33 Imola 2:**  
Un precio final de 1.540.000 pesetas con aire acondicionado incluido de serie.

**Alfa 155 1.7 T. Spark:**  
240.000 pesetas de descuento.

**Alfa 155 TD:**  
Descuento de 200.000 pesetas.

**Alfa 155 New Look (resto de gama):**  
155.000 pesetas de descuento.

**Alfa 164:**  
Descuento de 350.000 pesetas.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>BMW</b>														
316i Coupé	3.200.000	1.596	102	185	12,7	8,0	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
316i Coupé Aut.	3.453.000	1.596	102	192	14,2	8,8	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
316i 4p	3.100.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	250.393
316i 4p Aut.	3.350.000	1.596	102	189	16,1	10,9	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
318i S Coupé	3.782.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
318i S Coupé Aut.	4.062.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
318i 4p	3.398.000	1.776	115	198	11,3	10,1	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
318i 4p Aut.	3.682.000	1.776	115	198	12,3	10,3	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
318i S 4p	3.598.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
318i S 4p Aut.	3.878.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
320i Coupé	4.197.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
320i Coupé Aut.	4.506.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
320i 4p	3.897.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
320i 4p Aut.	4.220.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325i Coupé	4.859.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325i Coupé Aut.	5.160.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325i 4p	4.727.000	2.494	192	233	7,9	11,8	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325i 4p Aut.	5.018.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325i Cabrio	5.739.000	2.494	192	229	8,8	10,1	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325i Cabrio Aut.	6.056.000	2.494	192	225	9,4	10,1	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
M3 Coupé	7.335.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325 TD	4.117.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
325 TD Aut.	4.418.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.163
325 TDS	4.323.000	2.498	143	214	10,4	7,4	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325 TDS Aut.	4.623.000	2.498	143	211	10,8	7,7	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
518i	3.942.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
520i	4.597.000	1.991	150	211	10,8	9,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
520i Aut.	4.916.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
525i	5.472.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525i Aut.	5.800.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525i X	6.269.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	170.920
525i X Aut.	6.627.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	170.920
530i	6.743.000	2.997	218	240	8,0	12,0	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	51.927
530i Aut.	7.109.000	2.997	218	235	8,9	12,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	51.927
540i Aut.	8.147.000	3.982	286	250	7,1	13,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
M-5	11.385.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
520i Touring	4.997.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
520i Touring Aut.	5.316.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i Touring	5.892.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i Touring Aut.	6.192.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i X Touring	6.692.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	170.920
525i X Touring Aut.	7.040.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	170.920
530i Touring	7.144.000	2.997	218	236	8,5	12,4	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
530i Touring Aut.	7.511.000	2.997	218	231	9,4	13,0	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
540i Touring Aut.	8.580.000	3.982	286	250	7,0	13,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525 TD	4.597.000	2.498	115	194	12,9	7,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
525 TD Aut.	4.912.000	2.498	115	190	13,9	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
525 TDS	5.142.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525 TDS Aut.	5.486.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525 TD Touring	4.997.000	2.498	115	188	13,7	8,3	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525 TD Touring Aut.	5.314.000	2.498	115	183	14,7	8,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525 TDS Touring	5.568.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525 TDS Touring Aut.	5.929.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
730i	6.654.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
730i Aut.	7.039.000	2.986	188	222	10,8	13,7	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
730i V8	7.751.000	2.997	218	233	8,5	12,4	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
730i V8 Aut.	8.182.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
740i Aut.	9.776.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
740i L Aut.	10.657.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
750i Aut.	11.597.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
750i L Aut.	12.743.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
940 CI Aut.	11.251.000	3.982	286	250	7,4	13,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
850 CI	14.306.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
850 CI Aut.	14.306.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
850 CSI Aut.	17.000.000	5.589	380	250	5,9	16,4	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482

CADILLAC

Seville STS V6 Aut.	8.098.826	4.565	295	240	7,6	13,0	518,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Eldorado TC V8 Aut.	8.294.118	4.565	295	240	7,6	13,0	513,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CHEVROLET

Blazer 9-10 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 2.8	2.505.649	2.501	99	163	13,8	11,3	480,2	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
La Barron 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
La Barron 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	192.000	Serie
Voyager SE 3.3 Aut.	2.947.393	3.301	150	174	12,8	12,2	452,5	164.992	41.344					





CITROËN

**OFERTAS**  
**AX 11 TE 3p:**  
 200.000 pesetas de descuento.  
**AX Thalassa y resto de gama:**  
 Descuento de 150.000 pesetas.  
**ZX Flash:**  
 200.000 pesetas de descuento.  
**ZX Flash Diesel:**  
 Descuento de 150.000 pesetas.  
**ZX Reflex 1.4i:**  
 220.000 pesetas de descuento.  
**ZX Sport y Cross:**  
 Descuento de 250.000 pesetas.  
**ZX Aura 1.4i 5p:**  
 Descuento de 250.000 pesetas.  
**ZX Avantage 1.6i 3p:**  
 250.000 pesetas de descuento.  
**ZX Reflex y Avantage 1.9D:**  
 Descuento de 250.000 pesetas.  
**ZX Turbo Diesel:**  
 Descuento de 250.000 pesetas.  
**ZX 16V:**  
 600.000 pesetas de descuento.  
**ZX (resto de gama):**  
 Descuento de 130.000 pesetas.  
**Xantia 2.0i SX, VSX y VSX 16V:**  
 Descuento de 300.000 pesetas.  
**Xantia (resto de gama):**  
 Descuento de 142.400 pesetas.  
**XM:**  
 700.000 pesetas de descuento en todos los modelos.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Dacia TLX Berlina 5 vol.	796.197	1.397	65	150	16,5	8,5	435,0							
Dacia TLX Break 4 vol.	740.755	1.397	65	150	16,5	8,5	440,0							
Dacia TLX Break 5 vol.	831.680	1.397	65	150	16,5	8,5	440,0							

DAIHATSU

Charade TR 1.3i 16V 3p	1.784.536	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	135.031		Serie	Serie	Serie		Serie
Appulse 1.6 1X 16V 5p	2.405.748	1.589	105	145	9,8	8,5	426,0	200.000	24.367	Serie	Serie	Serie		Serie
Rocky TD Intercooler EL-II	3.684.856	2.755	102	145	17,2	12,6	411,5	202.886	39.361	Serie	Serie	Serie		Serie
Feroza EL II 1.6i 16V	2.684.415	1.589	95	150	11,7	9,8	368,5	212.318	27.425	Serie	Serie	Serie		Serie

DE TOMASO

Pantera GT-65	21.500.000	4.942	305	270	19,0	496,5		Serie		Serie	Serie			Serie
---------------	------------	-------	-----	-----	------	-------	--	-------	--	-------	-------	--	--	-------

FERRARI

Mondial T	15.330.000	3.405	300	255	8,3	11,0	453,5			Serie	Serie	Serie		Serie
Mondial T Cabrio	17.980.000	3.405	300	255	8,3	11,9	453,5			Serie	Serie	Serie		Serie
348 TB	16.980.000	3.405	300	275	5,8	9,9	423,0			Serie	Serie	Serie		Serie
348 TS	16.640.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0			Serie	Serie	Serie		Serie
B12 TR	26.760.000	4.943	422	314	4,8	18,4	446,0			Serie	Serie	Serie		Serie

FIAT

Cinquecento	910.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	140.000	18.688	17.500	17.500			
Cinquecento Suite	1.060.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5		Serie	Serie	Serie			
Panda 4x4 L Trekking	1.350.000	999	50	136	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.	1.306.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5	150.000	18.688	Serie	17.920			
Uno 60 Sp.	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		49.920	
Uno 70 IE SX 3p.	1.565.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie		49.920	
Uno 70 IE SX 5p.	1.565.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	150.000	18.688	Serie	Serie		49.920	
Uno Selecta 1.4 5p	1.665.000	1.372	71	157	14,0	8,7	368,9	150.000	18.688	Serie	17.920		49.920	
Uno DS 3p.	1.396.000	1.027	58	156	15,9	5,0	368,9		18.688	Serie	17.920			
Uno DS 5p.	1.523.000	1.027	58	156	15,9	5,0	368,9		18.688	Serie	Serie		50.000	
Uno TD S 3p.	1.573.000	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9		18.688	Serie	Serie			
Punto 55 S 3p.	1.180.000	1.108	65	150	16,5	6,8	376,0		25.000					
Punto 55 EL 6 Vel.	1.290.000	1.108	65	150	16,0	6,4	376,0		25.000	20.000	20.000			
Punto 75 S 3p.	1.264.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000					
Punto 75 EL 3p.	1.335.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	25.000	20.000	20.000	60.000		150.000	
Punto 75 SX 3p.	1.428.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000	
Punto 75 ELX 3p.	1.488.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000	
Punto 90 SX 3p.	1.582.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Punto 90 SX 5p.	1.675.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Punto 90 GT 3p.	2.003.000	1.372	136	200	7,9	8,5	371,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Punto 55 S 5p.	1.243.000	1.108	65	150	16,5	6,8	376,0		25.000					
Punto 75 S 5p.	1.326.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000					
Punto 75 SX 5p.	1.488.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	50.000	150.000	
Punto 75 ELX 5p.	1.560.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	50.000	150.000	
Punto 90 SX 5p.	1.642.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Punto 90 ELX 5p.	1.736.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Punto TD S 3p.	1.510.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0		25.000					
Punto TD SX 3p.	1.675.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Punto TD S 5p.	1.572.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0		25.000					
Punto TD SX 5p.	1.736.000	1.698	72	163	14,8	6,1	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Tipo 1.4 S 3p.	1.580.000	1.372	70	161	13,9	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	56.000		
Tipo 1.6 SX 3p.	1.757.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Tipo 1.6 SX 5p.	1.967.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Tipo 2.0 IE 16V 3p	2.346.000	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Tipo 1.4 S 5p.	1.619.000	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.	1.772.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	50.000	
Tipo 1.6 S 5p.	1.716.000	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.	1.834.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Tipo 1.8 SX 5p.	2.059.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Tipo 1.7 D CL 5p	1.680.000	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	150.000	30.000			66.000		
Tipo 1.9 D SX 5p	1.834.000	1.929	85	160	14,0	5,8	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Tipo 1.9 TD SX 5p	2.049.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	30.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Tempra 1.4 L	1.665.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000					
Tempra 1.4 SX	1.780.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000	Serie	Serie			
Tempra 1.6 S	1.780.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4		35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.6 SX	1.890.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	66.000	180.000	
Tempra 1.8 IE SLX	2.146.000	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
Tempra 2.0 SLX	2.439.000	1.995	115	195	10,1	9,7	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
Tempra 1.9 DS	1.772.000	1.929	85	162	18,9	5,8	435,4		35.000	Serie	Serie	66.000		
Tempra 1.9 TD S	2.015.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.9 TD SX	2.254.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
Tempra 1.4 L SW	1.931.000	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2		35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.8 IE SLX SW	2.431.000	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
Tempra 1.9 DS SW	2.039.000	1.929	85	162	18,9	5,8	447,2	185.000	35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.9 TD SX SW	2.372.000	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	
Croma 2.0 IE	2.766.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5		47.000	Serie	Serie	Serie	200.000	
Croma 2.0 IE S	3.172.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5		47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Croma 2.0 IE 16V	3.638.000	1.995	140	200	10,1	10,0	449,5		47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
Croma 2.0 TD ID	2.840.000	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5		47.000	Serie	Serie			



PRECIOS NUEVOS



KORANDO

Desde enero del 94 se ha incrementado en dos puntos el impuesto de matriculación que grava a los vehículos todo terreno con un precio franco fábrica inferior a los 3.250.000 pesetas. De esta forma, todos los todo terreno que no superan esta cantidad están sujetos ahora a un impuesto de matriculación del 4 por ciento. Los modelos de la marca coreana Korando están incluidos dentro de este grupo y la aplicación de dos puntos más en la tasa de matriculación ha supuesto una subida de 33.000 pesetas en el Korando K4D y de 48.000 pesetas en el Korando Family.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
S-Coupé 1.5i LS 12V	1.955.000	1.495	92	185	9,6	421,5	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000
S-Coupé 1.5i GT 12V Turbo	2.335.000	1.495	115	194	9,2	421,5	Serie	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Lastra 1.8 GT 18V	2.064.000	1.836	126	190	10,0	435,8	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000
Lastra 1.8 GT 16V Full Equ.	2.538.000	1.836	126	190	10,0	435,8	Serie	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sonata 2.0i GLS 16V	2.718.000	1.997	139	192	10,2	470,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
Sonata 3.0i GLS V6 Aut.	3.488.000	2.972	146	200	10,1	470,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El Hyundai Lastra 1.8 GT 16V Full Equ. incluye también de serie el Airbag. Nota (1): El precio del Hyundai Sonata 2.0i GLS 16V con ABS y Airbag es de 3.002.000 Ptas.

IATO

Iato Turbo Diesel Inturcooler	3.409.300	1.929	86	145	14,1	407,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
-------------------------------	-----------	-------	----	-----	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

INNOCENTI

Elba 1.5 Le.	1.400.000	1.498	76	165	12,9	403,7		29.900	21.000	21.000				
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-------	--	--------	--------	--------	--	--	--	--

JAGUAR

XJ6 3.2	5.950.000	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	133.000	Serie	Serie	Serie	Serie	175.000
XJ6 3.2 S	6.475.000	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJ6 4.0 S	7.375.000	3.980	223	225	7,6	13,3	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0 Aut.	8.713.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign XJ12 Aut.	10.719.000	5.994	318	250	7,2	17,6	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0 Aut.	10.069.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6 Aut.	11.781.000	5.994	318	250	7,3	17,6	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.799.500	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Cabrio	10.078.500	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.867.000	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	12.151.000	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR 4.0 LT	9.950.000	3.980	251	236	8,5	14,3	499,5	Serie	132.207	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							85.352
Wrangler 2.5 Techo Duro	2.502.115	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0							85.352
Wrangler 4.0 Laredo	2.894.754	3.960	178	175	9,4	16,5	388,0	150.813						Serie
Jeep Cherokee 2.5	3.113.217	2.466	122	160	14,5	14,0	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie
Jeep Cherokee TD	3.317.713	2.068	88	140	19,2	9,2	424,0	Serie	37.791	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Grand Cherokee 4.0 Laredo Aut.	3.795.064	3.960	185	180	10,6	15,8	448,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Grand Cherokee V8 Limited Aut.	5.300.100	5.216	215	190	9,3	17,3	448,5	Serie	41.344	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

KORANDO

K4D	1.976.590	2.238	68	142	12,7	386,9								
Family RV	2.641.324	2.498	79	135	11,6	449,0	194.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

LADA

Samara 1.3 3p	796.160	1.288	62	145	14,6	8,2	400,5	169.619	20.781	21.527	16.477			16.098
Samara 1.5 3p	837.120	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	1.015.370	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477			Serie
Samara 1.5 4p	899.000	1.499	68	150	14,5	8,3	420,5		20.781					
Samara 1.3 5p	840.960	1.288	62	145	14,6	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328			16.098
Samara 1.5 5p	860.160	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	1.038.410	1.499	68	150	14,0	8,2	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477			Serie
Niva 1.6 4x4	1.016.000	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					Serie
Niva 1.6 4x4 Ikra	1.458.760	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0							Serie
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.452.990	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					Serie

LANCIA

Y-10 Junior 1.1	1.095.000	1.108	51	150	15,9	6,0	342,3		25.000					50.000
Y-10 Mia 1.1	1.161.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	140.000	25.000					50.000
Y-10 Avenue 1.1	1.366.000	1.108	51	150	15,8	6,0	342,3	140.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000
Y-10 Vile Selectronic	1.299.000	1.108	51	145	18,1	6,3	342,3		25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000
Y-10 Igloo 1.1	1.266.000	1.108	51	145	18,1	6,3	342,3		25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	50.000
Delta 1.6 Le	1.800.000	1.581	76	172	13,8	9,0	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Delta 1.8 Le	2.030.000	1.756	105	185	11,8	9,9	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Delta 1.8 Le LE	2.369.000	1.756	105	185	11,8	9,9	401,1	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Delta 2.0 Le 18V	2.960.000	1.995	142	206	9,6	9,9	401,1	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Delta 2.0 Le 16V LS	2.835.000	1.995	142	206	9,6	9,9	401,1	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Delta HF Integrale 18V	5.012.000	2.995	215	220	5,7	11,3	389,8	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.600 Le	2.200.000	1.591	80	170	13,8	9,2	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Dedra 1.800 Le LE	2.575.000	1.756	107	187	11,4	9,0	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Dedra 2.000 Le LS	3.040.000	1.995	115	195	10,8	9,7	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Dedra 2.0 Le Turbo	3.810.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Dedra Integrale	4.470.000	1.995	172	215	8,0	11,1	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Dedra TDS	2.678.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Dedra TD LE	2.878.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Thema 2.0 Le	3.698.000	1.997	117	190	12,8	9,9	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000
Thema 2.0 Le 16V	4.184.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000
Thema 2.0 Le 16V LS	4.583.000	1.995	155	205	10,1	10,1	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000
Thema 2.0 Le 16V LS Aut.	4.870.000	1.995	155	204	13,9	10,7	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000
Thema 2.0 Le 16V Turbo LS	5.253.000	1.995	205	230	7,2	9,8	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000
Thema 3.0 V6 LS	5.315.000	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000
Thema 3.0 V6 LS Aut.	5.584.000	2.959	175	215	9,3	12,8	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000
Thema 3.0 V6 LX	6.753.000	2.959	175	220	8,1	12,0	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Thema Turbo DS	4.377.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	112.000
Thema Turbo DS LS	4.829.000	2.500	118	192	11,5	7,6	460,5	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Lancia están catalizados

LAND ROVER

Defender 90 TD 3p	2.786.821	2.495	107	137	16,8	11,8	388,3							
Defender 110 TD 3p	3.021.565	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8							
Defender 130 TD 3p	3.100.130	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8							
Defender 90 TD Pick Up	2.650.079	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3							
Defender 130 TD Pick Up	2.829.619	2.												





LANCIA

Los modelos de la gama Y-10 de Lancia comienzan el año con nuevas versiones y precios. Como modelo base se sitúa el Y-10 Junior, mientras que los Lancia Y-10 Mia y Avenue configuran los modelos con un equipamiento más completo. El modelo Y-10 Ville incorpora el cambio automático Selectronic y un equipo de serie algo más básico que anteriormente, lo que le permite situarse en el mercado con un precio más competitivo. Por último cabe destacar el Lancia Y-10 Igloo, una versión especial que aparecerá en el mes de marzo e incorpora de serie el aire acondicionado.

Además de las novedades en la gama Y-10, el resto de los modelos de la marca italiana han experimentado una subida en el precio final: los Lancia Delta son ahora entre 50.000 y 150.000 pesetas más caros, los Dedra han subido entre 20.000 y 90.000 pesetas y los modelos más lujosos, los Lancia Thema han visto su precio incrementado entre 235.000 y 310.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
E 320 Cabriolet	10.687.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 200 Familiar	5.968.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 220 Familiar	6.348.000	2.199	150	198	10,8	10,4	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 280 Familiar	7.170.000	2.799	193	218	9,1	12,4	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 360 4 Matic Familiar	9.114.000	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 320 Familiar	8.114.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 200 D	4.897.000	1.997	136	180	18,5	7,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 250 D	5.607.000	2.497	176	176	16,5	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D Turbo	6.262.000	2.497	126	196	12,3	7,7	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D	5.922.000	2.996	136	190	13,7	8,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D Turbo	7.105.000	2.996	147	202	10,9	9,6	474,0	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D Turbo 4 Matic	8.586.000	2.996	147	196	12,8	8,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 250 D Familiar	6.176.000	2.497	113	176	16,5	7,7	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D Familiar	6.729.000	2.996	136	190	13,7	8,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D Turbo Familiar	7.714.000	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D Turbo 4 Matic Fam.	9.124.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 280	8.710.000	2.799	193	220	10,8	13,3	511,3	Serie	181.376	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 320	10.375.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 320 Largo	10.780.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 420	12.295.000	4.196	279	250	7,8	13,7	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 420 Largo	12.790.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 500	13.115.000	4.973	320	250	6,7	14,5	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 500 Largo	13.770.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 600	19.610.000	5.987	394	250	6,0	17,3	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 600 Largo	20.375.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 350 D Turbo	9.170.000	3.449	150	187	12,7	10,3	511,3	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 500 Coupé	15.995.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 600 Coupé	22.500.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
SL 280	11.240.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	593.152	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
SL 320	12.795.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	593.152	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
SL 500	15.960.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	593.152	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
SL 600	21.395.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
GE 230 SW Corto	6.054.880	2.298	128	145	17,7	15,2	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 300 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
GE 230 SW Largo	6.895.136	2.298	126	145	17,1	15,2	463,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 300 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
GE 230 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
GE 300 Cabrio	6.899.821	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 300 D 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
GE 350 DT SW Corto Aut.	7.809.600	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080
GE 300 D 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
GE 350 DT 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
GE 300 D 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
GE 350 DT Cabrio Aut.	7.620.096	2.996	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568	103.936	Serie	Serie	353.024	158.080

NOTA: 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 «Espirit» 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 antirroz en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros bitorridos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zabrano y color del salpicadero a juego con el de la tapicería, guantera con cierre entre los asientos delanteros, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortésia en el respaldo de los asientos delanteros y eleva-luz eléctricos en las cuatro puertas. El acabado «Sport» incluye el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros, llantas de aleación de cinco orificios con neumáticos 205/60 R 15, paragolpes y listones antirroz del mismo color de la carrocería, faros y pilotos similares a los de las versiones Elegance, interior en negro y asientos y volante de corte deportivo.

MITSUBISHI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Galant 2.000 GLSi 16V 4p	2.993.000	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.733.000	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.000 GLSi 18V 5p	3.043.000	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000
Galant 2.000 V6 24V 5p	3.783.000	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Eclipse GS 18V	3.433.000	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
3.000 GT 4WD	8.000.000	2.972	285	250	5,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLX Corto	3.423.420	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLX Corto Lajo	3.795.480	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLS Corto	3.795.480	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLS Corto Lajo	4.958.320	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.795.480	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto Lajo	5.016.480	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLX Largo	3.795.480	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TD GLS Largo	5.542.641	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.809.201	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
4/4-1600 IE Cat 2A	5.052.279	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	Serie	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.298.113	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	Serie	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 2A	6.175.507	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	Serie	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 4A	6.364.229	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	Serie	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-6 3.9 EFI	7.638.956	3.947	191	210	6,8	11,3	396,0	Serie	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NISSAN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Micra L 1.0 16V 3p.	1.175.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	27.000						
Micra LX 1.0 16V 3p.	1.373.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5	152.000	27.000	23.500	23.500			
Micra LX 1.3 16V 3p.	1.487.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	152.000	27.000	23.500	23.500	71.000		
Micra LX 1.3 16V Aut. 3p.	1.629.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	152.000	27.000	23.500	23.500	71.000		
Micra Super 5 1.3 16V 3p.	1.524.000	1.275	75	170										



PRECIOS NUEVOS



NISSAN

Desde principios de año ha entrado en vigor una nueva tarifa de precios en toda la gama de vehículos de Nissan.

La subida se ha establecido en torno al 1,5 por ciento en la gama de vehículos de turismo y todo terreno, además de aplicar el incremento de dos puntos sobre el impuesto de matriculación de los todo terreno.

De esta forma, los Nissan Micra han subido hasta 28.000 pesetas, los Sunny cuestan entre 28.000 y 42.000 pesetas más, por los Nissan Primera hay que pagar entre 34.000 y 52.000 pesetas más, el 100 NX es 50.000 pesetas más caro, el 200 SX y el 300 ZX han subido 64.000 y 121.000 pesetas respectivamente, el Máxima tiene un precio 70.000 pesetas mayor y los monovolumen Serena han subido en torno a 25.000 pesetas.

En los vehículos todo terreno encontramos una subida de hasta 140.000 pesetas en los Patrol GR y un aumento en el precio final de los Nissan Terrano II establecido entre 56.000 y 127.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Callibra 2.5i 24V	3.803.000	2.498	170	237	7,8	9,6	449,2	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Callibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.431.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega GL 2.4i	3.333.000	2.410	125	200	10,8	10,5	468,7	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	194.000	90.000
Omega CD Diamond 2.6i	4.092.000	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD Diamond 3.0i Aut.	4.602.000	2.968	177	222	9,8	12,2	468,7	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega GL 2.3 TD	3.453.000	2.260	100	173	14,0	9,6	468,7	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega Caravan GL 2.6i	3.733.000	2.584	150	208	10,5	11,8	473,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000
Frontera 3p Sport 2.0i	2.647.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	Serie	41.000	Serie	Serie	Serie	Serie	98.000
Frontera 3p Sport SE 2.0i	2.813.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	98.000
Frontera 5p 2.4i	3.094.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	200.000	41.000	Serie	Serie	Serie	Serie	98.000
Frontera 5p 2.3 TD	3.298.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0	200.000	41.000	Serie	Serie	Serie	Serie	98.000
Monterey 3p RS 3.2i V6 24V	4.750.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 3p RS 3.1 TD	4.875.000	3.069	114	150	16,6	11,2	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 5p LS 3.2i V6 24V	4.830.000	3.165	177	170	11,5	15,5	454,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 5p LS 3.1 TD	4.995.000	3.069	114	150	16,6	11,2	454,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

PANTHER

Panther Kallista	5.130.000	2.933	150	195	7,2	9,5	389,0							255.000
------------------	-----------	-------	-----	-----	-----	-----	-------	--	--	--	--	--	--	---------

PEUGEOT

106 XN 1.0 4V 3p	1.139.000	954	50	150	19,0	6,3	356,4		27.200					
106 XN 1.0 5V 3p	1.194.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4		27.200					
106 XN 1.1 3p	1.245.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200					
106 XR 1.1 3p	1.360.000	1.124	60	185	13,7	6,6	356,4		27.200	24.100	24.100			
106 Color Line 1.1 3p	1.285.000	1.124	60	185	13,7	6,6	356,4		27.200					
106 XS 1.4 3p	1.435.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	155.400	27.200	24.100	24.100			54.300
106 XT 1.4 3p	1.603.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	155.400	27.200	Serie	Serie	83.400		54.300
106 XSI 3p	1.740.000	1.360	95	187	9,8	7,8	356,4	155.400	27.200	Serie	Serie	83.400	174.200	Serie
106 XN 1.1 5p	1.310.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200					
106 XR 1.1 5p	1.425.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200	24.100	24.100			
106 Color Line 1.1 5p	1.330.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4		27.200					
106 XT 1.4 5p	1.668.000	1.360	75	172	13,1	7,2	356,4	155.400	27.200	Serie	Serie	83.400		54.300
106 XND 3p	1.340.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200					
106 XRD 3p	1.455.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200	24.100	24.100			
106 XND 5p	1.405.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200					
106 XRD 5p	1.520.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200	24.100	24.100			
106 XTD 5p	1.642.000	1.360	50	145	21,0	5,0	356,4		27.200					54.300
205 Junior 3p	1.230.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5		27.200	8.800	8.800			
205 Aut. 3p	1.846.000	1.680	89	157	14,0	6,3	370,5	155.600	27.200	Serie	Serie	83.400		
205 GTI 3p	1.995.000	1.905	122	202	8,5	8,6	370,5	100.000	27.200	Serie	Serie	83.400	174.200	Serie
205 Junior 5p	1.285.000	1.124	60	164	13,9	6,3	370,5		27.200	8.800	8.800			
205 Junior D 3p	1.403.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	155.600	27.200	8.800	8.800	83.400		
205 Plus D 3p	1.539.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	155.600	27.200	8.800	8.800	83.400		
205 Plus D Turbo 3p	1.670.000	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5		27.200	8.800	8.800	83.400		
205 Junior D 5p	1.468.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	155.600	27.200	8.800	8.800	83.400		
205 GRD 5p	1.610.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	155.600	27.200	8.800	8.800	83.400		
306 XN 1.4 5p	1.653.000	1.360	75	175	13,0	6,4	405,0		31.000					155.300
306 XR 1.4 5p	1.764.000	1.360	75	185	13,2	7,1	400,0	123.200	31.000	22.250	22.250	83.800		155.300
306 XR 1.6 5p	1.881.000	1.587	90	180	12,9	7,7	400,0	123.200	31.000	22.250	22.250	83.800		155.300
306 XT 1.6 5p	2.037.000	1.587	90	180	12,9	7,7	400,0	157.300	31.000	Serie	Serie	Serie	155.300	67.300
306 XT 1.8 5p	2.148.000	1.761	103	185	12,2	8,7	400,0	157.300	31.000	Serie	Serie	Serie	155.300	67.300
306 XND 1.9 5p	1.813.000	1.905	71	162	16,9	6,2	399,5	123.200	31.000			83.800		155.300
306 XRD 1.9 5p	1.964.000	1.905	71	162	16,9	6,2	399,5	123.200	31.000	22.250	22.250	Serie	155.300	
306 XTD 1.9 5p	2.360.000	1.905	92	180	12,4	6,4	399,5	158.000	31.700	Serie	Serie	Serie	154.000	62.000
405 GL	2.018.000	1.580	89	175	14,3	8,4	440,8	160.300	47.800				86.300	
405 GL 1.8	2.135.000	1.761	103	185	11,9	8,3	440,8	160.300	47.800	Serie	Serie	Serie	263.000	
405 GR 1.8	2.499.000	1.761	103	185	11,9	8,3	440,8	Serie	47.800	Serie	Serie	Serie	263.000	86.300
405 GR 2.0	2.600.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8	Serie	47.800	Serie	Serie	Serie	263.000	86.300
405 GR 2.0 Aut.	2.665.000	1.998	123	193	12,5	10,2	440,8	Serie	47.800	Serie	Serie	Serie	263.000	86.300
405 GT 2.0 Break	2.737.000	1.998	123	192	11,8	9,6	439,8	Serie	47.800	Serie	Serie	Serie	263.000	86.300
405 STI	2.950.000	1.998	123	197	11,3	9,1	440,8	Serie	47.800	Serie	Serie	Serie	263.000	Serie
405 MI 16	3.636.000	1.998	155	215	9,8	10,3	440,8	Serie	47.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 Turbo 16 4X4	4.441.000	1.998	196	225	7,1	10,7	440,8	Serie	47.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.332.000	1.905	70	164	18,1	6,4	440,8	160.300	47.800					
405 GRDT	2.854.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	47.800					86.600
405 GRDT Break	2.972.000	1.905	92	177	13,2	7,4	439,8	Serie	47.800					83.600
405 STDT	3.170.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	47.800	Serie	Serie	Serie	263.000	Serie
605 SJ	3.170.000	1.998	122	203	12,6	10,6	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	268.200	
605 BRTI	3.650.000	1.998	145	210	10,0	10,6	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	268.200	73.000
605 SVT	4.406.000	1.998	145	210	10,0	10,6	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	5.373.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.587.000	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	6.713.000	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SLDT	3.560.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	268.200	
605 SRDT	4.020.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	268.200	73.000
605 SVDT	4.707.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	64.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

POLONEZ

Polonez 1500	1.053.000	1.481	75	160	16,0	8,8	420,0							
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	--	--	--	--	--	--	--

PONTIAC

Trans Sport 2.3i 16V	3.505.000	2.260	147	185	11,3	11,5	494,6	Serie	Serie	Serie	Serie	S
----------------------	-----------	-------	-----	-----	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	---







PRECIOS NUEVOS



SEAT

OFERTAS

**Ibiza:**  
Desde **1.170.000** pesetas.  
**Toledo Class 1.6:**  
Descuento de **300.000** pesetas.  
**Toledo Class 1.8:**  
Descuento de **190.000** pesetas.  
**Toledo Class D y TD:**  
Descuento de **190.000** pesetas.  
**Toledo (resto de gama):**  
Hasta **150.000** pesetas de descuento.



SKODA

Skoda ha realizado una ligera subida en el precio de sus modelos que se ha establecido entre las 20.000 y las 65.000 pesetas y que ya está reflejada en nuestra guía de esta semana.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Colica Turbo 4WD	4.580.000	1.988	208	230	7,9	9,9	441,0	Serie	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	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	5.616.626	2.854	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Lexus LS 400	9.650.000	3.969	245	240	8,5	12,2	499,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 280 TDH	3.041.304	2.499	114	145	20,1	12,4	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Four Runner V6	3.795.700	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	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							
100 DA Techo Duro	2.410.658	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0							
100 DTI Techo Lona	2.514.965	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	2.994.969	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							
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.095.000	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5							
Polo Coupé Fox 1.05	1.170.000	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5							
Polo Coupé GT 55	1.305.000	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5							
Polo Coupé GT Injection	1.415.000	1.272	60	175	12,1	7,7	372,5							
Polo Coupé G-40	1.725.000	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5							
Golf 1.4 CL 3p	1.680.000	1.391	66	157	16,3	7,2	402,0							
Golf 1.6 CL 75 3p	1.825.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0							
Golf 1.6 CL 75 3p	1.955.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0							
Golf 1.8 GL 90 3p	2.080.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000					170.000	
Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.285.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000					170.000	
Golf 2.0 GTI 3p	2.485.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000					170.000	
Golf GTI 16V 3p	2.910.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000					170.000	
Golf 2.8 VR6 3p	3.670.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0							
Golf 1.9 CL D 3p	1.895.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0							
Golf 1.9 CL TD 3p	2.285.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000					170.000	
Golf 1.4 CL 5p	1.765.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0							
Golf 1.6 CL 75 5p	1.910.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0							
Golf 1.6 GL 75 5p	2.071.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0							
Golf 1.8 GL 90 5p	2.198.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000					170.000	
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.401.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000					170.000	
Golf 2.0 GTI 5p	2.601.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000					170.000	
Golf GTI 16V 5p	3.026.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000					170.000	
Golf 2.8 VR6 5p	3.772.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0							
Golf 1.9 CL D 5p	1.980.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0							
Golf 1.9 GL TD 5p	2.401.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000					170.000	
Golf Cabrio GL	2.585.000	1.781	98	166	11,2	9,1	399,0	272.000					70.000	
Golf Cabrio Quartet	2.785.000	1.781	98	166	11,2	9,1	399,0	272.000					64.143	
Vento 1.6 CL	1.910.000	1.598	75	168	14,0	8,2	438,0							
Vento 1.8 CL	2.035.000	1.781	90	180	12,5	8,2	438,0							
Vento 1.8 GL	2.275.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	190.000					170.000	
Vento 1.8 GL Aut.	2.410.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0						170.000	
Vento 2.0 GL	2.375.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	190.000					170.000	
Vento 2.0 GT	2.835.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0						170.000	
Vento 2.8 VR6	3.775.000	2.792	174	225	7,8	10,6	438,0							
Vento 1.9 CL D	2.035.000	1.896	64	156	15,6	6,3	438,0							
Vento 1.9 GL TD	2.435.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0							
Corrado 1.6 V	3.840.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0							
Corrado VR6	4.620.000	2.961	190	235	6,9	11,2	405,0							
Passat 1.8i CL	2.485.000	1.784	90	178	14,4	8,7	460,5	190.000					38.000	181.000
Passat 2.0i CL	2.715.000	1.984	115	196	11,8	9,0	460,5	190.000					38.000	181.000
Passat 2.0i GL	3.025.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5						38.000	181.000
Passat 2.0i GL Aut.	3.250.000	1.984	115	192	12,9	9,9	460,5						38.000	181.000
Passat 2.0i 16V GT	3.500.000	1.984	150	213	9,7	10,6	460,5						38.000	181.000
Passat VR6 GL	3.725.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5						38.000	181.000
Passat VR6 Exclusiv	4.070.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5						38.000	181.000
Passat 1.8 TD GL	2.550.000	1.896	75	165	18,0	6,8	460,5						195.000	181.000
Passat 1.8 TDI CL	2.800.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	190.000					38.000	181.000
Passat 1.8 TDI GL	3.035.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5						38.000	181.000
Passat Variant 2.0i GL	3.330.000	1.984	115	190	12,0	9,1	460,5						38.000	181.000

VOLVO

440 GLE 1.8i	2.610.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
440 GLE 2.0i	2.840.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
440 GLT	3.080.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
440 GLT Aut.	3.245.000	1.998	110	185	11,6	9,2	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
440 Turbo	3.245.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
460 GLE 1.8i	2.610.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)

Nuevo Toyota Carina 16v-116cv

**2.270.000 pts.** en Kuruma

Venga a verlo y pruébelo. Abrimos sábados tarde

**TOYOTA KURUMA**

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

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
460 GLE 2.0i	2.840.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
460 GLT	3.080.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLT Aut.	3.245.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3.245.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S	3.365.000	1.998	110	181	9,9	9,0	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 Turbo	3.560.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
860 GLE	3.990.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
860 GLT	4.490.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
860 GLT Aut.	4.807.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
860 T5	5.240.000	2.319	225	240	7,4	8,5	466,							



### PREMIO PARA ARO

El constructor rumano de vehículos 4x4 Aro, ha sido galardonado con el premio International Gold Star, instituido por Business Initiative Directions. En nombre del fabricante rumano, recogió el premio el director de Exportación de Aro, Iusti-



ne Preoteasa. Aro está presente en España desde 1978 con vehículos 4x4 y actualmente se comercializan las Series 10 y 24. La serie 10 está encuadrada en el segmento de los todo terreno de 4 metros, de batalla corta con carrocería de tres puertas y cinco plazas. Lleva motor gasolina o diesel.

### MUSCAT GIRO RIBOT

La Compañía Internacional de Grandes Vinos, S.A. (CIGRAVI), presenta una gran novedad dentro del mercado vitivinícola español e internacional: el Muscat Giro Ribot. Un vino elaborado al 100 por 100 con uvas Muscat, propias de la zona de la Alsacia, Languedoc y Rosellón, pero que en este caso se han conseguido cultivar en el corazón del Penedés.



### BLOCTRONIC RF 2000

El futuro de las autoalarmas pasa por los sistemas de protección antirrobo y de inmovilización electrónicos. El nuevo Bloctronic RF 2000 de Bosch presenta un sistema de seguridad efectivo y versátil. Equipado con telemando por radiofrecuencia, posee un dispositivo de interrupción del arranque, protegiendo las puertas, capó, maletero, autorradio y teléfono móvil.



### ESTACIONES IDEMITSU

Idemitsu International Europe y la compañía portuguesa Partex iniciaron en julio de 1991 una *Joint Venture*, bautizada como Idetex, que incluye la primera estación de servicio instalada junto a Lisboa en dicha fecha y las tres que había en 1992, además de las diez que había a finales de 1993. Por otro lado, Idemitsu se hizo cargo de otras 131 estaciones de servicio en Puerto Rico el último año, procedentes de USA Petroleum.

### RIOJA DAVID MORENO

En Badarán, en el corazón de la Rioja Alta, se hallan las bodegas David Moreno. Sus vinos son jóvenes pero fermentan a la antigua usanza con la uva entera. Poseen un acidez moderada, con aromas y sabores muy afrutados. Vinos tintos, rosados y blancos que reposan en barricas de roble, donde se convertirán en delicadas crianzas y reservas.

Más información en el teléfono: (91) 705 78 93 ó 359 00 49, donde atenderán sus pedidos a domicilio.



PRECIOS USADOS

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

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



### ALFA ROMEO

MODELO	92	91	90	89	88
Alfa 33 1.3 S.	—	—	640	540	480
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	—	670	570
Alfa 33 1.5 TI	—	—	680	670	580
Alfa 33 1.7 QV	—	—	760	680	580
Alfa 33 1.7 IE	—	—	730	620	530
Alfa 33 1.7 SW	—	—	—	690	590
Alfa 33 1.3 Nuevo	1000	900	810	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1070	980	880	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1190	1070	960	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1470	1320	1190	—	—
Alfa 75 1.6 C	810	720	640	570	—
Alfa 75 1.6 IE	1110	1000	900	—	—
Alfa 75 1.8 C	880	790	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 TS	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	—	—	—	850	550
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1030
164 T. S. Base	1930	1740	1570	1410	—
164 T. S. Clima	2150	1940	1660	1490	—
164 T. S. Luxe	2220	2000	1800	1620	—
164 3.0 VE	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	1030	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	183
100 CD y 2.2 E	1990	1870	1590	1160	980
100 CD Avant	2220	2010	1720	1300	1110
100 CC Diesel	1560	1410	1090	840	680
100 CD Turbo Diesel	1770	1590	1240	950	820
200 Turbo	3060	2710	2340	1900	1090
200 Turbo Aut.	3290	2960	2660	2360	2150
200 CC	—	—	—	—	1030
200 Quattro	3250	2710	2300	1860	1580
200 VS	5270	4740	4270	3840	—
Coupé Quattro	—	—	—	—	1040
Coupé 2.2 E	2470	2220	2000	1800	—
Coupé 2.2 Quattro	2920	2630	2370	2130	—
Coupé 2.0 V	2860	2570	2310	2080	—
Coupé 2.0 V Quattro	3250	2920	2620	2360	—
80 2.0	2010	—	—	—	—
80 2.3	2340	—	—	—	—
80 2.3 Quattro	2880	—	—	—	—
80 2.3 Aut.	2490	—	—	—	—
80 2.8 V6	2970	—	—	—	—
80 2.8 V6 Quattro	3380	—	—	—	—
80 1.9 TDI	2110	—	—	—	—
100 2.0	2280	2050	—	—	—
100 2.3	2490	2240	—	—	—
100 2.3 Quattro	3010	2710	—	—	—
100 2.3 Aut.	2650	2390	—	—	—
100 2.8 V6	3080	2770	—	—	—
100 2.8 Quattro V6	3490	3140	—	—	—
100 2.8 Aut. V6	3270	2940	—	—	—
100 S4	4630	4270	—	—	—
100 2.5 TDI	2890	2600	—	—	—
100 Avant 2.3	2790	2510	—	—	—
100 Avant 2.3 Quattro	3340	3010	—	—	—
100 Avant 2.3 Aut.	2980	2680	—	—	—
100 Avant 2.8 V6	3390	3050	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	3430	—	—	—
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	3220	—	—	—
100 Avant 2.5 TDI	3200	2860	—	—	—

### BMW

MODELO	92	91	90	89	88
316/318	—	—	1160	1010	940

### BMW

MODELO	92	91	90	89	88
316 i 4p	—	1370	1260	1100	980
316 i 4p (nuevo)	1900	1710	—	—	—
318 i	—	1450	1330	1140	1010
318 i 4p	—	1540	1420	1220	1100
318 i 4p (nuevo)	2200	1980	—	—	—
318 i S	—	1620	1500	—	—
318 i Cabrio	2410	2180	2050	—	—
320 i	—	1670	1540	1380	1220
320 i 4p	—	1760	1620	1460	1300
320 i 4p (nuevo)	2500	2250	—	—	—
320 i Touring	2590	2340	2100	—	—
320 i Cabrio	2770	2500	2250	—	—
324 D	—	1540	1460	1350	1220
324 TD	—	1800	1620	1460	1310
325 i	—	2120	1960	1800	1670
325 i 4p	—	2190	2030	1870	1750
325 i 4p (nuevo)	3010	2710	—	—	—
325i X	—	2440	2320	2190	1980
325i Touring	3090	2770	2490	—	—
325i Cabrio	3320	2990	2690	—	—
M3	4460	4000	3500	3000	2700
520 i (nuevo)	2660	2230	2060	1900	1700
525 i/530 i (nuevo)	3420	2850	2610	2370	2130
535 i (nuevo)	4100	3600	3350	3000	2700
524 TD (nuevo)	—	2560	2310	2080	1870
730 i	3800	3300	2950	2600	2200
735 i (nuevo)	4420	3740	3400	3060	2580
750 i A	6560	6000	5500	5000	4500
750 i AL	7000	6500	6000	5500	5000
635 CS i	—	—	3420	3100	2650
M 635	—	—	4640	4070	3510
850 i	8250	7430	—	—	—

### CADILLAC

MODELO	92	91	90	89	88
De Ville	3780	3600	3420	3070	2730
Fleetwood	3960	3690	3510	3130	2730
Elorado	3960	3780	3600	3130	2820
Seville	4500	4320	4050	3590	3070
Seville D	4410	4230	3870	3500	3070

### 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 T2S	750	680	580	520	470
AX 14 T2S 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 TD 5 p	800	680	610	550	—
AX 14 TRD	810	690	620	560	—
AX 14 TRD 5 p	850	710	640	580	—
Visa GT	—	—	—	—	430
Visa 17 D, RD, Sty. y Challen.	—	—	—	—	350
BX	—	—	—	—	360
BX 14 C, E, 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	790	—
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 GT	1440	1220	1110	940	850
BX 19 GT 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	880	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

### CHEVROLET

MODELO	92	91	90	89	88
CX 25 D y RD	—	—	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	—	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	—	—	1620	1280
XM 2.0 i Luxe	2160	2090	1880	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2660	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	—	—	—
ZX 1.6 i Reflex	1170	1050	—	—	—
ZX 1.6 i Advantage	1200	1080	—	—	—
ZX 1.6 i Aura	1300	1070	—	—	—
ZX 1.9 i Wicane	1550	1400	—	—	—
ZX 1.9 D Reflex	1180	1060	—	—	—
ZX 1.9 D Advantage	1230	1110	—	—	—

### CHEVROLET

MODELO	92	91	90	89	88
Cajonc	2340	2070	1790	1450	1190
Camaro	2430	2250	1880	1620	1380

### DE TOMASO

MODELO	92	91	90</
--------	----	----	------



MODELO	92	91	90	89	88
Tempra 1.800 SX	1500	1350	1220	—	—
Tempra 1.900 D	1180	1060	950	—	—
Tempra 1.900 TD	1550	1400	1260	—	—
Tempra SW 1.4	1300	—	—	—	—
Tempra SW 1.8 SX	1620	—	—	—	—
Tempra SW 1.9 D	1410	—	—	—	—
Tempra SW 1.9 TD SX	1690	—	—	—	—
Regata Mare	—	—	430	390	—
Regata 70 S	—	—	400	310	—
Regata 100 S le	—	—	510	430	—
Regata Weekend S le	—	—	540	460	—
Regata Weekend DS	—	—	580	490	—
Regata DS	—	—	510	430	—
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 le y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo le	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDID	1620	1460	1310	1180	—

**FORD**

MODELO	92	91	90	89	88
Fiesta C 4V	—	—	—	230	—
Fiesta L1 5V	—	—	—	300	—
Fiesta Bal./Hity/s./Hil/Trip 1.1	—	—	—	300	—
Fiesta S y Ghia 1.4	—	—	—	390	—
Fiesta XR2	—	—	—	590	—
Fiesta Tip 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 CLX Pac., Chic 1.1 3p	790	670	570	490	—
Fiesta CLX Pac., Chic 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	460	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	760	650	550	460	—
Fiesta XR2i 1.6 5F	960	800	680	580	—
Fiesta Ghia 1.8 D 3p	820	710	620	540	—
Fiesta C. GL 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, Calx., Pac 1.3 3p	900	770	—	—	—
Fiesta S 1.4, Calx., Pac 1.3 5p	900	770	—	—	—
Fiesta Exco 1.4i	980	—	—	—	—
Fiesta S 1.8 2.1 16V (105)	1100	—	—	—	—
Fiesta XR2i 1.8 16V (130)	1260	—	—	—	—
Escort Laser GL 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	590	—
Escort XR3i	—	950	800	570	—
Escort RS Turbo	—	1120	950	760	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	—	1180	990	790	—
Escort CL. GL y Xtra 1.6D	—	—	—	370	—
Escort Mark GT, 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 CLX 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 1/3p	1310	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.6	1290	1110	—	—	—
Escort Ghia, Nomade 1.8z	1290	1110	—	—	—
Escort XR3i 1.8 (105)	1350	1150	—	—	—
Escort XR3i 1.8 (130)	1510	1280	—	—	—
Escort RS 2000	1680	1430	—	—	—
Escort CLX 1.8D 5p	1080	920	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8D	1190	1020	—	—	—
Escort Cabrio 1.6i 5F	1490	1190	—	—	—
Orion CL 1.3, 1.4	—	—	580	490	—
Orion GL, Mark, GT, Mill, 1.6	—	800	680	580	—
Orion Ghia 1.6	—	830	710	600	—
Orion Ghia 1.6 i	—	860	730	620	—
Orion GLD, GLD 1.6D	—	—	—	520	—
Orion GT, Mill, Marat. 1.8D	—	780	670	570	—
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	—	—	—

MODELO	92	91	90	89	88
Orion Ghia S	1300	1180	—	—	—
Orion Ghia 1.6V (105)	1390	—	—	—	—
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 XR4, Ghia, 4x4 2.8 i	—	—	—	800	—
Sierra Cosworth 2.0i 3p	—	—	—	1300	1100
Cosworth 2.0i 4p 4x4	2900	2320	1970	—	—
Sierra CLX 2.3D 4/5p	—	—	1000	850	730
Sierra GL 2.3D 4/5p	—	—	1050	900	780
Sierra TD 4/5p	1540	1310	1110	—	—
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	540	—
Fam. CL 2.0i	—	1220	1040	890	750
Fam. CLX 2.0i y TD 1.8	1540	1300	—	—	—
Scorpio CL 2.0i 4/5p	—	—	1220	1040	880
Scorpio GL 2.0i 4/5p	1640	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4i 5p	—	—	1540	1310	1160
Scorpio GL 4x4 2.9	2340	1910	1620	1460	1240
Scorpio Ghia 2.0i 4/5p	1880	1710	1450	1300	1100
Scorpio Ghia 2.4i 5p	—	—	1500	1350	1150
Scorpio Ghia 2.9i 5p	2210	2000	1700	1530	960
Scorpio Ghia 4x4 2.9	2610	2220	1890	1600	1360
Scorpio Cosworth	2940	2500	2030	—	—
Scorpio GLX 2.0i 4x4 Cat.	1720	—	—	—	—
Scorpio GLX 2.9i 24V	2440	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 4x4	2490	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9i 24V	2970	—	—	—	—
Scorpio QJD	—	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	—	—	—	—

**HONDA**

MODELO	92	91	90	89	88
Prelude 2.0 4WS	—	—	1800	1500	1350
Civic CRX 1.6i 16V	—	—	1500	1270	1140
Accord 2.0i 16V	—	—	1780	1500	1350
Civic LSi 1.5i 16V	1360	1220	—	—	—
Civic ES 1.6i 16V	1640	1480	—	—	—
Civic VT 1.6i 16V	2000	1800	—	—	—
Concerto GL 1.4 16V	1220	1100	—	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 4p	1730	1560	—	—	—
Concerto SX 1.6i 16V 5p	1470	1320	—	—	—
Accord 2.0i 16V	1950	1780	—	—	—
Accord 2.0i 16V Aut.	2040	1840	—	—	—
Accord 2.2i 16V	2280	2050	—	—	—
Prelude 2.3i 16V	2720	—	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	3870	—	—	—	—
Legend 3.2i V6 24V	4040	—	—	—	—
NSX 3.0 V6 24V	7510	—	—	—	—

**INNOCENTI**

MODELO	92	91	90	89	88
950 SL	700	590	540	410	340
990 Turbo	850	750	690	520	420
990 LSE	790	660	600	540	460

**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	4080	3650	—
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.	5450	4860	4410	3990	3420

MODELO	92	91	90	89	88
XJS Cabrio Aut.	6030	5400	4860	4410	3780

**LANCIA**

MODELO	92	91	90	89	88
Y 10 Flia	—	—	420	380	340
Y 10 Fire	670	600	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	720	660	580	490	420
Y 10 Turbo	—	—	570	480	430
Y 10 GT	820	740	670	600	—
Delta 1300	820	750	640	580	520
Delta 1600 GT IE	950	860	740	630	540
Delta HF Turbo IE	1060	960	800	680	580
Delta 4X4	—	—	—	980	—
Delta Integrale	2170	1950	1780	1580	—
Delta Integrale 16 V	2340	2110	1900	1710	—
Prisma 1.5 LX	—	—	710	640	580
Prisma 1600 IE	—	—	—	580	—
Prisma Symbol	—	—	790	710	640
Prisma TD	—	—	820	740	670
Thema 2.0 IE	1730	1540	1300	1110	940
Thema V6	—	—	—	1210	—
Thema Turbo IE SW	—	—	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	1890	1670	1500	1350	1210
Thema Turbo IE 16 V	2340	1990	1790	1610	1450
Thema 8.32	—	—	3700	3330	3000
Thema TD	—	—	—	1140	—
Thema TD Nuovo	2090	1880	1690	1520	—
Thema Turbo DS SW	—	—	—	1880	1600
Debra 1.600 ie	1380	1300	1170	—	—
Debra 1.800 ie	1540	1480	1330	—	—
Debra 2.0 ie	1790	1690	1520	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	1330	—	—

**MASERATI**

MODELO	92	91	90	89	88
425/C	—	—	1500	1300	—
Biturbo 2500 ST	—	—	1400	1200	1000
Spyder 2.5/C	—	—	—	—	2000
Spyder V2.8	4000	3600	3240	2920	—
220/420	—	—	—	1620	1460
222	2600	2600	2340	2100	—
222 SE	3500	3200	2880	2590	—
222 SR	4000	3600	3240	—	—
422	3000	2700	2430	2190	—
430	4500	4000	3600	3240	—
228	4200	4000	3600	3240	—

**MAZDA**

MODELO	92	91	90	89	88
323 4WD	—	—	1580	1420	1280
323 GT	1850	1560	1420	1280	—
323 F	2030	1720	1560	1400	—
626 CPE	2330	2100	1890	1700	1530
626 CPE 4WS	2460	2210	1990	1790	1610
626 SDN	2230	2000	1800	1620	1460
626 SDN 4WS	2360				



**ROVER**

MODELO	92	91	90	89	88
111 L	720	660	—	—	—
111 S 5p	770	690	—	—	—
114 S	790	710	—	—	—
114 SL 5p	850	760	—	—	—
114 GTI	990	890	—	—	—
114 Si	1020	920	830	—	—
114 GSi	1150	1040	940	—	—
216 S	—	—	610	550	490
216 Sprint	—	—	650	580	520
216 SE/EF	—	—	750	670	610
216 Vitesse	—	—	850	750	670
216 GSi	1300	1170	1050	—	—
116 GTI	1400	1190	—	—	—
414 GSi	1230	1050	—	—	—
416 GSi	1360	1180	—	—	—
416 GTI	1570	1330	—	—	—
820 Si	1800	1700	1500	1300	1100
827 Sterling/Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.3	—	—	470	400	320
Metro MG	—	—	570	470	400
Metro 4p	—	—	520	450	380
Maestro 2.0 EF	950	810	680	570	470
Montego 1.6 SL	850	760	680	610	—
Montego 2.0 EF	—	—	—	—	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	—

**SAAB**

MODELO	92	91	90	89	88
900i	—	1520	1370	1110	1000
900i 16V	1950	1750	1570	1280	1150
900 Turbo	—	—	1530	1130	970
900S	2100	1800	1600	1400	—
900 Turbo 16V	—	—	1530	1130	970
900i 16V Cabrio	3300	2980	2800	2210	—
900 Turbo Cabrio	3900	3320	2800	2140	1800
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000i CSi 2.0/2.3	2800	2520	—	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	—	—
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/Si 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

**SEAT**

MODELO	92	91	90	89	88
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	530	420	360	310	260
Marbella XL, GL y GLX	570	490	410	370	320
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	690	580	520	400	290
Ibiza GL, XL y GLX 1.2 3p	710	600	550	460	300
Ibiza GLX 1.2 3p	790	670	610	520	360
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	680	580	490	440	390
Ibiza XL 1.5 3p	770	650	580	500	350
Ibiza GLX 1.5 3p	840	720	660	550	400
Ibiza SMI 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 GLX 1.2 5p	720	610	560	480	430
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	660	560	500
Ibiza GL, XL y GLX 1.5 5p	760	640	580	490	440
Ibiza GLX 1.5 5p	900	760	690	580	520
Ibiza Inyección 5p	940	790	710	640	—
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	570	480	440	380	320

MODELO	92	91	90	89	88
Ibiza GLD y XLD 3p	770	670	590	450	330
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	610	520	470	400	310
Ibiza GLD y XLD 5p	820	700	630	490	440
Malaga L, GL Touring 1.2	610	530	450	400	360
Malaga GLX 1.2	640	570	480	430	390
Malaga L, GL y Bri y Tour. 1.5 670	590	480	360	310	—
Malaga GLX 1.5	700	630	530	410	350
Malaga 1.5 Inyección	800	720	610	470	400
Malaga LD y Touring D	720	550	420	320	260
Malaga GLD y 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	—	—	—

**SKODA**

MODELO	92	91	90	89	88
130 L 5v	—	—	—	—	200
130 GL	520	370	340	290	260
130 Rapid	—	—	—	—	240
136 L Favorit	580	490	440	400	—
136 Rapid	570	480	430	390	—

**SUBARU**

MODELO	92	91	90	89	88
XT Turbo 4WD	2600	2350	2000	1800	1620
Justy 1.2 4WD	1100	1000	850	770	690
1.8 GL 4WD	1650	1500	1270	1140	1030
Coupé 1.8 Turbo 4WD	1950	1750	1490	1340	1210
Familiar 1.8 Turbo 4WD	2100	1850	1570	1410	1270
Legacy 1.8 16V GL Sedan	1440	1300	—	—	—
Legacy 1.8 16V GL SW	1480	1330	—	—	—
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2410	2170	—	—	—
Legacy 2.2 4WD Sedan GX	1750	1580	—	—	—
Legacy 2.2 4WD SW GX	1960	1760	—	—	—
SVX 3.3 24V 4WD	3640	—	—	—	—

**SUZUKI**

MODELO	92	91	90	89	88
Swift 1.3 GL	830	740	660	590	530
Swift GTI 16V	1160	1040	930	840	760
Swift Sedan 1.6 GLX	1070	970	870	780	—
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	1240	1110	1000	900	—
Long Champ	—	—	—	—	2100
Long Champ	—	—	—	—	2100

**TOYOTA**

MODELO	92	91	90	89	88
Celica 1.6	—	1650	1410	1270	1140

MODELO	92	91	90	89	88
Celica 2.0 GT	—	1890	1610	1450	1300
MIR2	—	1840	1570	1410	1270
Supra 3000	—	2920	2480	2230	2000
Supra Targa	—	3060	2600	2340	2100
Camry	—	1340	1140	1030	920
Corolla 1.6	1320	1190	—	—	—
Celica 2.0 GTI	2610	2350	—	—	—

**VOLKSWAGEN**

MODELO	92	91	90	89	88
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	220
Polo 45 C y Fox L.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox L.3	800	690	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 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 CL 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 CL 75 5p	1460	—	—	—	—
Golf GL 90 5p	1530	—	—	—	—
Golf GL 90 5p Aut. y GTI 5p	1650	—	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	—	—	—	—
Golf CLD 5p	1380	—	—	—	—
Golf GTD 5p	1590	—	—	—	—
Golf GTD 5p	1580	—	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	770	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	810	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	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 Quattro	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	1460	—	—	—	—
Vento CLTD	1650	—	—	—	—
Jetta CL 75 cv	840	710	650	580	520
Jetta CL 90 cv	920	780	700	630	560
Jetta GT	1200	1040	880	660	500

MODELO	92	91	90	89	88
Jetta CLD	970	830	740	660	590
Jetta CLTD	980	840	750	670	600
Passat 1.8 CL	—	—	—	—	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	—	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1060	970	870
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	1000
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	1080
Passat GT 16 v	1350	1160	1030	1420	1280
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	1000
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	810
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	980
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	940
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	1340
Corrado GT 60	2640	2240	1900	1710	1540
Scirocco GT	—	960	810	660	500
Scirocco GTX	—	1110	940	750	680
Scirocco GT 16V	—	1040	940	800	680

**VOLVO**

MODELO	92	91	90	89	88
244 GL	—	1			



# COMPRAR Y VENDER

## ¡BENEFICIESE!

Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca los trámites, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 ptas. IMPORT AUTOMOCION. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

**¡MULTAS!** Posible cancelación. Toda España. Consultenos. Multa. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78.

**¡VALLADOLID!** Sodimexa Don Motor. Peugeot 405 GRDT nuevos. 92cv. Aire acondicionado, climatizador, cierres centralizados, elevallas eléctricas, dirección asistida, equipo música, alerón, garantía oficial. 2.500.000 ptas. Tel: (983) 22 27 24. 908 78 89 51.

**¡VALLADOLID!** Sodimexa Don Motor. Peugeot 405 Mi 16. Nuevos. Procedentes fabricante 155 cv catalizados. Equipamiento: ABS, aire acondicionado, climatizador, dirección asistida, cierres centralizados, 4 elevallas, mando a distancia, retrovisores eléctricos, asientos, volante regulables. Equipo música, techo eléctrico, pintura metalizada, tapicería cuero, belur, llantas, spoilers, antinieblas.

## ¡¡ 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

2.200.000 ptas. Tel: (983) 22 27 24.

**JAGUAR XJS V12**, descapotable, estrenar 9.000.000 ptas. Lotus Elan descapotable, 1992. 4.000.000. Tel: (952) 23 17-18.

ptas. BMW 524 TD, full, 2.900.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

**SIERRA Cosworth 1993**, perfecto, 40.000 kms. 3.120.000 ptas. Tel: (93) 265 73 88. Sta. Pau.

## COLECCIONISTA VENDE CLASICOS DEPORTIVOS.

- Porsche 912 modelo Karman. Año 1966. 60.000 kms. Premio Club Porsche por su estado original.  
- Alfa Romeo Duetto. Año 1967. Rojo. Motor. Pintura y tapizado nuevo.  
- Alfa Romeo GT 2000 Bertone. Año 1972. Azul marino. tapicería roja. Rección reconstruido.  
- Triumph TR-7. Año 1972. Motor. Pintura y tapizado nuevo.  
- Porsche 911 SC 2.7. Atoda prueba. Motor 15000 Kms, pintura gris metalizada.

Información: **ROBRIAUTO, S.A.** Agencia Oficial Mercedes-Benz. Orense, 30. Tel.: 5 55 89 97-5 55 86 47

**SEAT Toledo GLX**, turbo diesel 19, A/A, B-NW, radio Blaupunkt. Rojo Creta metalizado. 56.000 kms. 1.600.000 ptas. Fax: (93) 684 16 46.

**KARTS** nuevos y usados para pista. Tel: (93) 580 96 48.

**FORD Probe**, full, 2.350.000 ptas. BMW 325i cabrio, full, 2.500.000 ptas. Honda Civic 16V, extras, 1.250.000 ptas. BMW 520i 24V, full, 2.650.000 ptas. BMW 535i, full, 2 500.000

**BISCUTER** muy bonito, tipo zapatilla, documentado, ITV, 850.000 ptas. Tel: (93) 843 91 55.

**MUSTANG Match 1**, Año 1971, 12.000 kilómetros. Capricho, impresionante, toda

**ME HAN ROBADO** PREGUNTAR POR CARLOS. TEL: 314 75 16 SE GRATIFICARA

**YAMAHA FZR 1000 EXUP - 93**  
M- 0066-OJ  
BLANCA, ROJA Y AZUL  
Nº BASTIDOR: JIA3GMSOXP046142

prueba. Tel: (91) 742 40 90.

**VITARA Suzuki**, año 93, techo duro, descapotable, full equipo, alarma, como nuevo. Azul y blanco metalizado. Tel: (952) 47 87 12.

**JAGUAR XJ6 3.6 Sovereing 1988**. Todos los extras, tapicería de cuero, aire acondicionado, perfecto estado. 1.995.000 ptas. Tel. movil: (908) 95 16 90.

**JAGUAR XJ6 4.0 Sovereing 1990**, todos los extras, excelente estado. 2.995.000 ptas. Tel. movil: (908) 95 16 90.

**500.000 ptas.** menos gama Peugeot diesel, nuevos. Garantía

Peugeot oficial. Equipamiento serie mas extras. Sodimexa Don Motor Tel: (983) 22 27 24 y (908) 78 89 51

**FORD Probe GT**, 93. 4.000 kms. Urge Tel: (91) 730 96 55.

**VENDO Rover 416 GSI**, 2 años, 60.000 kms. A/A, T/E, E/E, S/D. Impecable estado. 1.450.000 ptas. Directivo. Sta. Paqui. Tel: (91) 677 01 30.

**CORRADO G 60**. Rojo, full equipo, impecable estado, M-LV, 2.500.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**CORRADO G 60**. Negro, impecable, techo y cinturones eléctricos, radio, 30.000 kms. 2.950.000. Tel: (91) 564 55 56.

**BMW 750**, M-MT, cuero, techo, climatizador, alarma, full equipo, verde metalizado. 5.200.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**ALFA ROMEO 75** 1.6, año 88, M-LL, blanco, aire acondicionado, 48.000 kms., 600.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**CHEROKEE 4.0 LTD**, verde, año 91, M-LW, 35.000 kms., engancho, compact disc, 2.600.000. Tel: (91) 564 55 56.

## • PARA SU SEGURIDAD • Y LA DE LOS DEMAS

En 1994 y para adaptar las disposiciones reglamentarias españolas a las de la C.E.E. deberán pasar su primera INSPECCION TECNICA obligatoria (ITV) los vehículos que cumplan 4 y 5 años de antigüedad.

En **4º AÑO** de M-6979-KP a M-4823-KT  
En **5º AÑO** de M-5978-JK a M-3342-JM

Si su vehículo es anterior a estas matrículas y no ha pasado la ITV, puede ser objeto de sanción por las autoridades competentes.

Comunidad de Madrid  
Consejería de Economía  
Dirección General de Industrias, Energía y Minas

INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

**Motor 16**

# COMPRAR Y VENDER



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

**A. ARGUELLES**

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

Alfa 75. Año 89.  
Audi V8. 43.000 km.  
Ford Sierra 2.0i. Años 91 y 92.  
Nissan Blue bird GTI T. Año 90  
BMW 629 CSI. 80.000 km.  
BMW 525i 24V y 535. año 90.  
BMW 320 y 325 IX. Año 88.

Mercedes 260. Año 90.  
Mercedes 300 E 4Matic. 52.000 km.  
Seat Toledo Sport. Aire. ABS. 10 meses.  
Opel Calibra 2.0 16V. Año 92.  
Ford Probe. 15 días uso.  
Range Rover. Año 90. 56.000 km.  
BMW 850. 28.000 km.

Fiat Uno Turbo IE. año 91.  
Peugeot 405 SFI. Año 90.  
Mercedes 300 D Turbo. Año 91.  
Nissan Patrol Corto Diesel. Aire. Año 91.  
Mercedes 500 SEC. Año 86.  
Mitsubishi Eclipse seis meses uso.  
BMW M-5 y M-3. Año 90.

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

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

**AUTOS ALONSO**  
Opel Kadett GSI. Año 88. 1.350.0000 ptas. 6 meses de garantía. Tel: (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO**  
Renault 5 GT Turbo. Año 87. 590.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel: (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO**  
Peugeot 405 GR. A/A. Año 89. 1.050.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel: (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO**  
Suzuki Swift GTi. Año 88. 690.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel: (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO**  
Ford Scorpio 2.4 Ghia. Año 89. 1.350.000 ptas. Tel: (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO**  
Opel Corsa 1.5 Turbo diesel. A/A. Año 92. 875.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel: (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO**  
Renault Supercinco

GTS. Año 87. 590.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel: (91) 543 23 01.

**AUTOS ALONSO**  
Furgoneta Renault 4 F-6. Acristalada. Año 91. 490.000 ptas. 6 meses de garantía. Tel: (91) 543 23 01.

**ARGUELLES** Renault 21 TXE. Año 87. 890.000 ptas. Tel: (91) 323 50 25.

**ARGUELLES** Alfa Romeo 75, color rojo, año 89, Precio

890.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGUELLES** Fiat Tempra 1.4, año 90, 1.050.000. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGUELLES** Peugeot 405 Mi 16V. Año 88. 1.250.000 ptas Tel: (91) 549 57 88.

**ARGUELLES** Audi 90 2.2. Año 90. 2.200.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGUELLES** Ford Sierra 1.8 GL Año 88. 790.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGUELLES** Mitsubishi Eclipse, 195 CV, año 92, blanco, 2.950.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGUELLES** Mercedes 300 Familiar, año 87, full equipo, 3.300.000 pts. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGUELLES** Peugeot 205. Año 92, 1.075.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGUELLES** Volks-

**DEZ** Audi 90 2.2 E. A/A. Llantas. ABS. 1.550.000 ptas. Garantía. Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNANDEZ** BMW 320i, 4 puertas. Muchos extras. Año 1988. 1.250.000 ptas. Garantía. Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNANDEZ** Renault Traffic. Combi 6. Año 90. 950.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNANDEZ** Renault Clio 1.4 RT. 5 puertas, año 90. 850.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNANDEZ** Opel Vectra GT Aire acondicionado. Llantas. Año 89. 1.375.000 ptas. Garantía. Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNANDEZ** Peugeot 405 GR Aire acondicionado. Año 92 1.550.000 ptas. Garantía. Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNANDEZ**  
SISTEMA VEHICULO OCASION  
TURISMOS-INDUSTRIALES  
100 VEHICULOS  
EN STOCK

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

**Motor 16**



# COMPRAR Y VENDER

**C.A.N.S.A.**

COMERCIAL DE AUTOMOCION Y NAUTICA



C/ Azcona, 62

tel.: 7 26 17 17 / 7 25 86 22

Parking interior

fax.: 3 55 05 90

● VEHICULOS NUEVOS EXCEDENTES DE FLOTA

● STOCK KM «0»

● VEHICULOS OCASION PROCEDENTES DE CAMBIO

● ACCESORIOS, BOUTIQUE NAUTICA

● EMBARCACIONES MOTOR Y VELA

TODAS LAS MARCAS

**AUTOS FERNANDEZ** Nissan Patrol corto, 6 cilindros. Año 90. 1.750.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNANDEZ** Renault 21 TXE Nevada. A/A. Año 87. 950.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

**IMPORT CARELEN** Mercedes 500 SE 1992, full. 7.850.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Mercedes 300 CE

**VENDO SUZUKI SAMURAI ROJO-MKX 49.000 KMS. OPORTUNIDAD TEL.: 91-525 2748**

1990. multiválvulas, full, 4.800.000 ptas. Tel: 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Mercedes 300 E 1990. Multiválvulas. Full. 3.800.000 ptas. Tel: 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** BMW 325. 1992, full. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Mercedes 260 E 1990, full equipo. 3.100.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Mercedes 190 2.6 1989, full. 2.300.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Mercedes 300 Turbo Diesel, 1992, full. 4.800.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Audi 100 2.8 1992, full. 3.400.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Audi 90, 1990, full. 1.600.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Lancia Thema 932, 1990, full 3.300.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** BMW 525, multiválvulas, 1991, full. 3.100.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** BMW 524 Turbo Diesel, 1989, full. 2.600.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** BMW M-3 1988, full 2.600.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Audi 90 Coupe, 1990, full. 2.200.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN**

VENDO BMW M3 ROJO 68.000 KMS. IMPECABLE 3.000.000 SIN AIRE EXIP. COLORES RAINEY. FRENSO BREMSO 9000 KMS. VER REVISTA LA MOTO MES FEBRERO 94. COJO MOTO O COCHE COMO PARTE DE PAGO PARA LAS DOS COSAS. TAMBIEN TE GESTIONO LA FINANCIACION MONCHI 8 16 14 88 MADRID

Jaguar XJS, 1985, full equipo. 2.600.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

**IMPORT CARELEN** Lumina 7 plazas. 1991. Full. 2.800.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

## Comintra, S.L. AUTOMOVILES

VEHICULOS NUEVOS			
Lexus SC 400	6.790.000 ptas.	Mitsubishi VR4 (320CV) 7.450.000 ptas.	
Mazda MX3	3.250.000 ptas.	Mitsubishi TDI	3.350.000 ptas.
Ford Probe GT 24V	3.600.000 ptas.	Mazda RX7	6.550.000 ptas.
VW. Corrado VR6	3.700.000 ptas.	Ford Explorer XLT	3.720.000 ptas.
Toyota Supra (320 CV)	7.550.000 ptas.	Wrangler T. duro	2.500.000 ptas.
Nuevo Chevrolet Blazer Turbo Diesel V8 6.5L 190 CV	5.000.000 ptas.		
Los equipos tienen todo el equipo opcional. Tel: (91) 715 81 72			

**FORD Fiesta 1.1.** Blanco. Muy Buen Estado. Garantizado. Sólo 11.800 Ptas. Mes. Entrada 118.000 ptas. Total 590.000 ptas. Azcona, 62. Tel: 726 17 17-725 86 22.

**BMW 318i**, varios modelos, 2 y 4 puertas, garantizados, extras, nacionales, desde 750.000 ptas. total. Azcona, 62. Tel: 726 17 17.

**FORD Escort 1.3 CL**, 1990, rojo, pocos Kms, recién revisado,

garantía 12 meses, facilidades. Total 725.000 ptas. Entrada 145.000 ptas. 14.500 Ptas./mes. Azcona, 62. Tel: 725 86 22.

**FORD Probe.** Ocasión, garantía 12 meses. Oportunidad. Admito cambio por coche o moto. Azcona, 62. Tel: (91) 725 86 21-22

**VOLKSWAGEN** Escarabajo 1.2 clásico, 1962, techo corredizo original, perfectamente restaurado, precio interesante. Azcona,

62. Tel: 725 86 21-726 17 17.

**CITROËN BX 16 RS** A/A. Unico dueño. Impecable. 13.000 Ptas al mes. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-22.

**FORD Fiesta 92/93.** Todos modelos. Seminuevos. Garantía de fábrica. Precios muy interesantes. Facilidades. Admitimos cambio. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-726 17 17.

**FORD Sierra** Cosworth 3 p. Auténtico

204 CV, perfecta conservación, aceptamos cambio, 32.000 ptas. mes. Entrada 320.000 ptas. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-22.

**CITROËN BX 16V.** Todos extras. Perfecto. Garantía 12 meses. Facilidades. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-22.

**PEUGEOT 205 GTI.** A/A. Perfecto. 990.000 ptas. Azcona, 62. Tel: (91) 725 86 21-22.

**CITROËN ZX** Aura 1.6i M-MH, como nuevo, A/A, llantas, etc. Pocos Kms. Garantía 12 meses. Buen precio. Azcona, 62 garage. Tel: 725 86 21-22.

**NISSAN 300 ZX.** Año 91. Importación oficial. Sólo 20.000 kms. Excelente estado. Tel: 725 86 21-22.

**RANGE** Rover, varios modelos, diesel y gasolina, precios asombrosos. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-22.

**SAAB 9000 Turbo**, full equipo. Totalmente nuevo. Superprecio. Garantía. Azcona, 62 Tel: (91) 725 86 21-22.

**COMPRAMOS** automóviles. Buen estado. Nacional o importación. Tasación inmejorable. Azcona, 62. Tel: (91) 725 86 21.

# HOY COMO AYER 17 AÑOS A SU SERVICIO

## VISITENOS Y SE SORPRENDERAN TODOS LOS MODELOS DEL 94



CHEVROLET CAMARO Z-28, 275 CV.



CHEVROLET SUBURBAN, 8 PLAZAS



PONTIAC FORMULA V-8 275 CV.



FORD CLUB WAGON DIESEL, 185 CV., 12/15 PLAZAS



PONTIAC TRANS-AM, 275 CV.



GRAN CHEROKEE V-8 Y 6 CILINDROS



CHEVROLET CAMARO 3.4, 160 CV.



LAND CRUISER STATION WAGON TURBO DIESEL, 167 CV.



FORD LINCOLN MARK VIII, 286 CV.

**Teo Martín**  
AUTOMOVILES

Pol. Ind. AYMAIR C-3A SAN MARTIN DE LA VEGA  
28330 MADRID. Crta. de Andalucía km. 20  
(Desvío San Martín de la Vega km. 5)  
Telfs. 691 18 44 - 691 30 47  
691 34 47 - 692 34 50  
Fax. 691 56 86

Motor 16



# COMPRAR Y VENDER

**MG Metro, M-HB,** negro, baratísimo. Tel: 725 86 21-22.

**CITROËN AX 14 TD** Diesel y ZX Diesel Flash con extras. Ambos seminuevos. Tel: 725 86 21-22.

**IMPORTAUTO** Paseo de Sagasta, 43. 50007 Zaragoza. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Mercedes 190 SL, 1956, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Mercedes 220, 1953, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Mercedes 220, 1953, descapotable. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Mercedes 220 S, 1957, descapotable. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Mercedes 280 SL, Pagoda. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Rolls Royce Silver Shadow, 1975. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Rolls Royce Corniche Coupé, 1956. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Ferrari Mondial, 1985. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Oldsmobile Cutlass, 1966, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Alpine A-100, 1100, 1968. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Alpine A-100 1300 Gordini, 5ª velocidad 120 caballos. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Alpine A-100 1600 gordini, 5ª velocidad 160 cv. Tel: (976) 38 62 12.

## Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS



VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS  
\*FINANCIACION VW CREDIT  
\* AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS  
**VALDERRIBAS 75 28007 MADRID**  
TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

**IMPORTAUTO** Triumph TR-3, 1959. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Triumph TR-4, 1967. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Triumph TR-7, descapotable, 1981. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Jaguar XJS coupé, 12 cilindros. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Fiat 130 coupé, aire. Pininfarina. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Dodge Dart, 1966, perfecto estado. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Citroën 15 Pato, 1954, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** Innocenti Spider, 1967, cuero, madera. Tel: (976) 38 62 12.

**IMPORTAUTO** MG Migdet, 1962. Tel: (976) 38 62 12.

**CORRADO G 60.** Rojo, full equipo, impecable. M-LV, 2.500.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**CORRADO G 60.** Negro, impecable, techo y cinturones eléctricos, radio, 30.000

## Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS

VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS  
\*FINANCIACION VW CREDIT  
\* AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS  
**VALDERRIBAS 75 28007 MADRID**  
TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

kms. 2.950.000. Tel: (91) 564 55 56.

**BMW 750, M-MT,** cuero, techo, climatizador, alarma, full equipo, verde metalizado. 5.200.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56

**ALFA ROMEO 75** 1.6, año 88, M-LL, blanco, aire acondicionado, 48.000 kms., 600.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**CHEROKEE 4.0** LTD, verde, año 91, M-LW, 35.000 kms., enganche, compact disc, 2.600.000. Tel: (91) 564 55 56.

**CHEROKEE 4.0** LTD, año 91, M-LB, Color azul marino, Radiocassette Nakamichi, 55.000 kilómetros. 2.400.000. Tel: (91) 564 55 56.

**PORSCHE 928** Strosek, Color azul marino, cuero compact disc, aire acondicionado, M-KN. 4.000.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**PORSCHE 911** Ca-

rera 4, 40.000 kilómetros. M-NL. Aire acondicionado. Impecable, color rojo, asientos cuero negro. 6.500.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**CHEVROLET** Corvette ZR1, color rojo, 12.000 kms. Impecable, año 90. 7.500.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**AUDI 100 CD 2.2 E.** Año 89. M-KL. Gris metalizado. Climatizador. Cierre, elevallas, manual. Muy cuidado. Tel: (91) 564 55 56.

**FORD** Mustang 5.0 V8 Cabrio, color negro. Año 93, capota eléctrica. Aire acondicionado. Recién matriculado. 4.000.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

**BENEFÍCIESE!** Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca los trámites, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 ptas. IMPORT AUTO-MOCION. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

**¡MULTAS!** Posible cancelación. Toda España. Consúltenos. Multafric. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78.

**¡VALLADOLID!** Sodimexa Don Motor. Peugeot 405 GRDT nuevos. 92cv. Aire acondicionado, climatizador, cierres centralizados, elevallas eléctricos, dirección asistida, equipo música, alerón, garantía oficial. 2.500.000 ptas.

Tel: (983) 22 27 24. 908 78 89 51.

**¡VALLADOLID!** Sodimexa Don Motor. Peugeot 405 Mi 16. Nuevos. Procedentes fabricante 155 cv catalizados. Equipamiento: ABS, aire acondicionado, climatizador, dirección asistida, cierres centralizados, 4 elevallas, mando a distancia, retrovisores eléctricos, asiento, volante regulables. Equipo música, techo eléctrico, pintura metalizada, tapicería cue-

**TRIUMPH TR4**  
AÑO 1962. VERDE INGLESES  
RECIENTE PINTADO. BAQUETS CUERO. MECANICA REVISADA.  
CAPOTA LONA NUEVA. TEL. Y FAX.: (93) 3447 23 39

**PORSCHE 911 CARRERA**  
CABRIOLET AÑO 88, FULL EQUIP, CAPOTA ELECTRICA, PERFECTO ESTADO, 4.800.000 PTAS.  
TEL.: (93) 4 90 52 42  
horas de oficina, particular

ro, belur, llantas, spoilers, antinieblas, 2.200.000 ptas. Tel: (983) 22 27 24.

**JAGUAR** XJS V12, descapotable, a estrenar 9.000.000 ptas. Lotus Elan descapotable, año 92. 4.000.000 ptas. Tel: (952) 23 17 17-18.

**SEAT** Toledo GLX, turbo diesel 19, A/A, B-NW, radio Blaupunkt. Color Rojo Crema metalizado. 56.000 kms. 1.600.000 ptas. Fax: (93) 684 16 46.

# Canalcar



## Vehículos de hasta 1.400 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Citroën AX 11 TRE 5P	90	625.000
Citroën AX 11 TE	92	745.000
Citroën AX 14 GTI A/A	92	1.225.000
Citroën AX 14 TRD	91	875.000
Fiat Tempra 1.4	91	975.000
Fiat Uno	93	690.000
Ford Fiesta Pacha	92	825.000
Opel Astra 1.4i	92	1.075.000
Opel Astra 1.4i	93	1.325.000
Opel Corsa 1.4	92	825.000
Peugeot 106 XN	92	875.000
Peugeot 205 XR	89	625.000
Renault Supercinco	91	690.000
Renault Clio 1.4 RT	91	945.000
Mini After Eight	92	825.000

...Y MUCHAS MAS OPORTUNIDADES

## Vehículos de 1.400 cc a 1.900 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Audi 80 181 A/A	91	1.675.000
Daihatsu Charade	90	1.370.000
Fiat Tipo 1.8 I.E.F.E.	92	1.290.000
Ford Escort 1.8 Diesel	90	890.000
Ford Escort XR3i 116 V	92	1.950.000
Ford Orion 1.6 Ghia A.A	91	1.225.000
Ford Orion 1.8 I Ghia 16 V	92	1.425.000
Opel Kadett 1.6 GLS	91	890.000
Peugeot 205 GTX	88	590.000
Renault 19 GTX	89	875.000
Renault 21 GTS A.A	90	1.190.000
Renault Clio 1.7 RT	91	1.050.000
Renault Clio 1.7 S A.A	92	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 A.A	92	975.000
Volkswagen Golf 16 V A.A	89	1.270.000

...Y MUCHAS MAS OPORTUNIDADES

## Vehículos de más de 1.900 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Alfa Romeo 75 2.0 TS F.E.	88	790.000
BMW 535i Aut. F.E.	90	3.525.000
Citroën BX GTI F.E.	87	675.000
Ford Sierra 2.0 I Ghia A.A	88	970.000
Ford Scorpio 2.4 I F.E.	88	1.225.000
Ford Scorpio 2.9 I Ghia Aut.	88	1.625.000
Mercedes 190E E 2.6 F.E.	87	2.100.000
Nissan Patrol Top Line A.A	90	2.350.000
Opel Calibra 2.0 I F.E.	90	2.175.000
Opel Kadett GSI A.A	90	1.275.000
Opel Vectra 2.0i GT FE	90	1.575.000
Peugeot 309 GTI F.E.	87	890.000
Peugeot 405 SRI F.E.	90	1.250.000
Saab 9000 Turbo 16 V F.E.	89	1.850.000
Seat Toledo 2.0 I GT F.E.	92	1.790.000

...Y MUCHAS MAS OPORTUNIDADES

**GARANTIA TOTAL:** La más completa del mercado y por escrito.

**CERTIFICAMOS** por escrito, que nuestros coches no han sufrido golpe estructural.

**EMPRESA** recomendada por las principales revistas del automóvil.

**FACILIDADES:** Con y sin entrada hasta 60 meses.

**COMPRAMOS** su coche usado a cambio.

**PRECIO FIJO** para que usted no se vea sorprendido.

**Martín de los Heros, 63. Metro Argüelles**  
Tel: 542 04 07 - Fax: 542 27 63 (MADRID)

AUTOMOVILES  
**Canalcar**

Desde 1964

TENEMOS  
200  
MAS

**Motor 16**



# COMPRAR Y VENDER

**KARTS** nuevos y usados para pista. Tel: (93) 580 96 48.

**FORD Probe**, full, 2.350.000 ptas. **BMW 325i** cabrio, full, 2.500.000 ptas. **Honda Civic 16V**, extras, 1.250.000 ptas. **BMW 520i 24V**, full, 2.650.000 ptas. **BMW 535i**, full, 2.500.000 ptas. **BMW 524 TD**, full, 2.900.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

**KARTS** nuevos y usados para pista. Tel: (93) 580 96 48.

**FORD Probe**, full, 2.350.000 ptas. **BMW 325i** cabrio, full, 2.500.000 ptas. **Honda Civic 16V**, extras, 1.250.000 ptas. **BMW 520i 24V**, full, 2.650.000 ptas. **BMW 535i**, full, 2.500.000 ptas.

**BMW 524 TD**, full, 2.900.000 ptas. Tel: (925) 82 20 48.

**SIERRA Cosworth 1993**, perfecto, 40.000 kms. 3.120.000 ptas. Tel: (93) 265 73 88. **Sta. Pau.**

**BISCUTER** muy bonito, tipo zapatilla, documentado, ITV, 850.000 ptas. Tel: (93) 843 91 55.

**MUSTANG Match 1**, Año 1971, 12.000 kilómetros. Capricho, toda prueba. Tel: (91) 742 40 90.

**VITARA Suzuki**, año 93, techo duro, desmontable, FE, alarma, como nuevo. Azul y blanco metalizado. Tel: (952) 47 87 12.

**JAGUAR XJ6 3.6**

**Sovereig 1988**. Todos los extras, tapicería de cuero, aire acondicionado, perfecto estado. 1.995.000 ptas. Tel. móvil: (908) 95 16 90.

**JAGUAR XJ6 4.0 Sovereig 1990**, todos los extras, excelente estado. 2.995.000 ptas. Tel. móvil: (908) 95 16 90.

**500.000 ptas.** menos gama Peugeot diesel, nuevos. Garantía Peugeot oficial. Equipamiento serie mas extras. Sodimexa Don Motor Tel: (983) 22 27 24 y (908) 78 89 51

**FORD Probe GT**, 93, 4.000 kms. Urge Tel: (91) 730 96 55.

**VENDO Rover 416 GSI**, 2 años, 60.000

kms. A/A, T/E, E/E, S/D. Impecable estado. 1.450.000 ptas. Directivo. Sta. Paqui. Tel: (91) 677 01 30.

**FORD Fiesta 1.1**. Blanco. Muy Buen Estado. Garantizado. Sólo 11.800 Ptas. Mes. Entrada 118.000 ptas. Total 590.000 ptas. Azcona, 62. Tel: 726 17 17-725 86 22.

**BMW 318i**, varios modelos, 2 y 4 puertas, garantizados, extras, nacionales, desde 750.000 ptas. total. Azcona, 62. Tel: 726 17 17.

**FORD Escort 1.3 CL**, 1990, rojo, pocos Kms, recién revisado, garantía 12 meses, facilidades. Total 725.000 ptas. Entrada 145.000 ptas. 14.500 Ptas./mes. Azcona, 62. Tel: 725 86 22.

**FORD Probe**. Ocasión, garantía 12 meses. Oportunidad. Admito cambio por coche o moto. Azcona, 62. Tel: (91) 725 86 21-22

**VOLKSWAGEN Escarabajo 1.2 clásico**, 1962, techo corredizo original, perfectamente restaurado, precio interesante. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-726 17 17.

**CITROËN BX 16 RS** Aire acondicionado. Unico dueño. Impecable. 13.000 Ptas al mes. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-22.

**FORD Fiesta 92/93**. Todos modelos. Seminuevos. Garantía de fábrica. Precios muy interesantes. Facilita-

des. Admitimos cambio. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-726 17 17.

**FORD Sierra Cosworth 3 p.** Auténtico 204 CV, perfecto estado de conservación, aceptamos cambio, 32.000 ptas. Mes. Entrada 320.000 ptas. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-22.

**CITROËN BX 16V**. Todos extras. Perfecto. Garantía 12 meses. Facilidades. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-22.

**PEUGEOT 205 GTI**. Aire acondicionado. Perfecto estado de conservación. 990.000 ptas. Azcona, 62. Tel: (91) 725 86 21-22.

**CITROËN ZX Aura 1.6i M-MH**, como nuevo, Aire acondicionado, llantas, etc. Pocos Kms. Garantía 12 meses. Buen precio. Azcona, 62 garaje. Tel: 725 86 21-22.

**RANGE Rover**, varios modelos, diesel y gasolina, precios asombrosos. Azcona, 62. Tel: 725 86 21-22.

**SAAB 9000 Turbo**, full equip. Totalmente nuevo. Superprecio. Garantía. Azcona, 62. Tel: (91) 725 86 21-22.

**COMPRAMOS** automóviles. Buen estado. Nacional o importación. Tasación inmejorable. Azcona, 62. Tel: (91) 725 86 21.

## AUTOSONIDO BREVES

### ◆ PIONEER: TAMBIEN TELEFONOS

El sector de la telefonía móvil se está convirtiendo en uno de los más dinámicos de los relacionados con la electrónica.

Pioneer, una de las más prestigiosas firmas en el sector de Hi-Fi, presenta ahora diez modelos de teléfonos celulares de reducidas dimensiones e interesantes prestaciones. Su denominación es PCC-740 y 730, ambos poseen similares prestaciones y un peso de 250 gramos. Son del tipo de tapa abatible con pantalla de cristal líquido de diez dígitos, teclado con

iluminación, indicador de la intensidad de señal, indicador del nivel de carga de la batería y tienen una capacidad de hasta 130 minutos de conversación continua o 24 horas de tiempo en espera con la batería estándar XT. Además, existen varios kits para automóvil con diversas funciones: «manos libres», antena exterior, cargador rápido para la batería de recambio y un largo etcétera.



## NOVEDADES ALPINE

CONTINUANDO con su política de innovación tecnológica, Alpine, una de las marcas punteras en el sector de «Car-HiFi» acaba de presentar su nueva gama de cara al 94. Además de los nuevos radiocasetes y lectores de CD, destaca, sobre todo, un innovador volante desarrollado en colaboración con Momo que integra los mandos de control del equipo de autosonido.

Este volante recubierto de piel es adaptable a la gran mayoría de modelos de todas las marcas de automóviles comercializadas en nuestro país. Por otra parte, el sistema desarrollado por Alpine es compatible con los productos fabricados por varias de las más prestigiosas marcas dedicadas a la fabricación de aparatos para autosonido, como Sony o Pioneer, además lógicamente de Alpine. El precio aproximado de este volante es de 65.000 pesetas. Entre las novedades incluidas

en la nueva destaca el modelo **7982R**, un sintonizador de radio que incorpora los más modernos sistemas como el RDS, eliminación de interferencias multiderivadas, seis presintonías de acceso o automemoria. Pero la gran innovación de este modelo se centra en el lector de CD. Hasta ahora existían dos posibilidades, los aparatos con capacidad para un disco o los cambiadores de varios discos instalados fuera del alcance del conductor. En el 7982R se ha optado por una ingeniosa solución intermedia, un cambiador de tres discos compactos al alcance de la mano del conductor, los discos se cargan mediante un sistema exclusivo denominado **Z-Action**. Además, este modelo cuenta con carátula extraíble y código de seguridad. Su precio aproximado es de 155.000 pesetas.

○ **Fernando Cañizal**



**¡ANUNCIESE HOY!**

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 60 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 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.

ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 39  
Madrid-28037

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


Rango inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_  
Domicilio \_\_\_\_\_  
Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



**Motor 16**

# RANGER



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

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

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

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





Kawasaki ZXR 750

# LA MOTO DEL CAMPEON

A los mandos de su Kawasaki ZXR 750 R, el piloto americano Scott Russell ha conseguido el Mundial de Superbikes. Carlos Checa prueba con Motor 16 el modelo de calle del que deriva la moto del Campeón.

**K**AWASAKI ha puesto toda la carne en el asador para lograr la mejor moto de serie del mundo. Poner eso en un diploma no se consigue más que con un título oficial y el de Superbikes es el más apropiado, puesto que es la categoría en la que se ven las caras las motos más cercanas a la serie. Con el título de piloto que ha logrado el americano Scott

**SUPERBIKE**  
Derivada de la actual Campeona del Mundo, la ZXR es una auténtica superdeportiva.



#### VIRTUDES

Comportamiento y suspensiones  
Motor brillante  
Estética

**KAWASAKI ZXR 750**  
PRECIO: 1.389.000 PTAS.

Bajos justos  
Posición de conducción muy radical  
Autonomía escasa

#### DEFECTOS

**PRUEBA**

Motor 16



## FICHA TECNICA

### MOTOR:

De cuatro cilindros paralelos. Cuatro tiempos refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 71,0 x 47,3 mm. Cilindrada total: 749 cc. Relación de compresión: 11,5 a 1. Potencia máxima: 121 CV a 11.000 rpm. Par máximo 8,3 Kgm a 10.000 rpm.

### ALIMENTACION:

Cuatro carburadores Keihin CVKD a depresión de 39 mm. Encendido digital.

### TRANSMISION:

Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague de discos múltiples en aceite, mando hidráulico.

### BASTIDOR:

Chasis doble viga perimetral de aluminio estampado. Subchasis desmontable de aluminio. Horquilla delantera invertida de 41 milímetros de diámetro y 130 mm. de excursión, regulable. Suspensión trasera progresiva Unitrack de 135 milímetros de recorrido, regulable. Freno delantero doble disco de 320 mm. de diámetro con pinza de cuatro pistones. Freno posterior de disco de 230 mm de diámetro. Neumático delantero 120/70-17. Neumático posterior 180/55-17

### DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.430 mm. Longitud máxima: 2.200 mm. Altura máxima: 1.125 mm. Anchura máxima: 730 mm. Altura del asiento: 800 mm. Peso en seco: 205 Kgs. Depósito de combustible: 17 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 49,9 km/h de promedio	6,2
CARRETERA	
A 100 km/h de crucero	6,3
CARRETERA	
Conducción deportiva	8,6

## PRESTACIONES

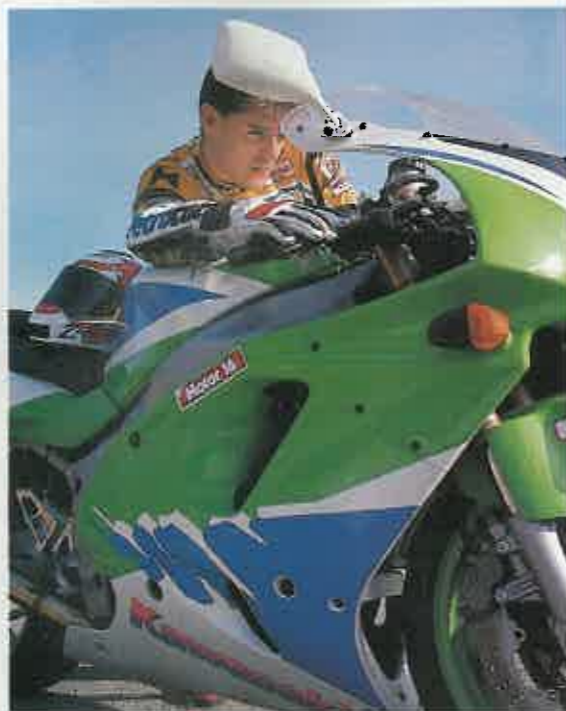
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	245
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	11,5

## MOTOS

**MEJOR RESPIRACION**  
En el frontal destaca la nueva toma de aire con conexión directa con el filtro.



**SIN TUBOS**  
Han desaparecido los llamativos tubos de respiración que destacaban en la cúpula.



**SIN CAMBIOS**  
Las suspensión delantera y el doble disco de freno son los mismos del modelo 93.



Russell, Kawasaki ha subido el primer peldaño para lograr su objetivo, en cuanto que el título de marcas todavía es para Ducati. La moto de Russell se basa en una de calle, pero a partir de ahí se ha hecho un importante trabajo de preparación. De todos modos, para que la moto preparada vaya bien en las carreras es preciso partir de una base sana. Esa base es la que viene a estas páginas y la que para Motor 16 prueba Carlos Checa, uno de los pilotos españoles con un futuro más prometedor.

La ZXR 750, que ha estado a la venta durante el año 93, es la misma que se podrá comprar durante la actual temporada con algunas modificaciones con respecto al modelo anterior, mejoras que atañen más a la puesta a punto y a los reglajes, pero sin importantes novedades mecánicas. El motor tiene todos los requisitos de un propulsor moderno de cuatro cilindros en línea refrigerado por agua: dobles árboles de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro, carburadores de depresión de 38 milímetros, etc... A diferencia del modelo anterior han desaparecido aquellos tubos tan exagerados que por encima del depósito servían para llevar el aire a los carburadores y se han sustituido por una única toma delantera bautizada «RAM-AIR System» y que lleva el aire directamente al filtro. Un espectacular escape «cuatro en uno» completa el sistema de respiración de la moto.

El cambio es de seis velocidades con un escalonamiento pensado para un uso ciudadano-rutero. Las marchas están muy cercanas entre sí y correctamente escalonadas. En lo que al chasis respecta, un doble viga perimetral en aluminio, se ha reforzado con respecto al modelo anterior y tiene, junto con las suspensiones, una geometría muy deportiva. En cuanto a las suspensiones, delante hay una buena horquilla invertida con barras de 41 milímetros y detrás el sistema Unitrak con monoamortiguador y bieletas. En ambos casos los reglajes son regulables, combinan el doble uso al que está dedicado la motocicleta: suspensiones duras pero sin exagerar. Por último, los frenos son un doble disco delantero de 320 milímetros con bombines de cuatro pistones mientras que el trasero es un simple disco de 230 milímetros con doble pistón opuesto.



Según Carlos Checa, tras rodar en el circuito de Can Padró, «ésta es una moto de calle que ha sido pensada para poderla adaptar a las competiciones. La posición de conducción es muy *racing*, con el asiento elevado y adelantado para cargar el peso en los antebrazos y por ello en el tren delantero. Otro detalle en este sentido es la geometría de dirección, que tiene un ángulo muy cerrado, como en las motos de competición, y eso hace que se meta en las curvas con mucha agilidad. La verdad es que a la hora de girar no se nota el peso de la moto y parece más ligera, con lo que permite hacer giros muy cerrados y rápidos, mientras que las motos grandes normalmente te piden hacer curvas muy redondas y suaves». Cuando se refiere a las suspensiones Checa asegura: «las encuentro muy bien para carretera, mientras no haya muchos baches; de todos modos, con las opciones de reglaje que ofrece es bastante fácil adecuarla a la conducción de cada uno».

También la respuesta del motor es, según Checa, síntoma de la intencionalidad de los técnicos de la marca

de ofrecer una base para competir con garantías de éxito: «Este motor no tiene demasiados bajos, aunque sube bien de vueltas. La patada la da a partir del medio régimen y entonces es cuando corre... y ¡mucho!», sentencia, y añade a propósito del cambio: «me ha gustado, está bien escalonado porque al ir acelerando y cambiando, el motor casi no cae de vueltas».

Pero esta radicalización del espíritu deportivo tiene un precio: «el carenado es muy pequeño y no ofrece demasiada protección, lo que se nota sobre todo en autopista. Para concluir, una pincelada sobre la estética: «Pienso que es una moto muy bonita estéticamente, es agresiva y deportiva, y claro, eso a mí ¡me val!», exclama con una amplia sonrisa que no da lugar a dudas. Para un conductor menos exigente que un piloto de competición, como Carlos, sus apreciaciones son también válidas. Es evidente que en esta moto se va «de carreras», nada más sentarse en ella uno se da cuenta de que es muy pequeña y compacta, no parece una «siete y medio» y además la posición de conducción es absolutamente radical: como en una

moto de Gran Premio o casi. Una vez en marcha se aprecia enseguida esa agilidad en las curvas lentas y en cambio, cuando hay virajes largos, la ZXR los toma con perfecto aplomo, sin movimientos extraños. También hay coincidencia al enjuiciar la respuesta del motor: éste pide reducir una marcha si, por ejemplo, se quiere aprovechar todo su potencial a la hora de hacer un adelantamiento, pero al subir de vueltas parece un disparo, con la salvedad de que esa aceleración es siempre progresiva, no hay un instante de duda y luego una patada brusca. En cuanto a suspensiones y frenos, las primeras son un excelente compromiso entre un uso radical y uno más turístico, muy potente el freno delantero y razonablemente progresivo el trasero. Queda la posición de conducción: sí, es «a lo Gran Premio», pero al fin y al cabo, cuando uno se compra esta moto es porque busca ese sabor de la competición. Eso la ZXR lo promete con su agresiva estampa y luego lo cumple con su comportamiento. Por algo es la moto del Campeón.

○ José Luis Aznar

**AGILIDAD Y ESTABILIDAD**  
El corto ángulo de avance de la dirección proporciona una envidiable agilidad en curvas que, sin embargo, no desmerece su estabilidad en recta.



1994 1 1994  
RALLYE MONTE-CARLO



DEPORTE

Como casi siempre, el Campeonato del Mundo vuelve a abrirse con el Rallye de Montecarlo. Con prácticamente las mismas caras, escasas novedades técnicas y apenas movimiento de fichajes, una tras otra, las temporadas suelen solaparse hasta casi confundirse. Lo único que parece escapar, en esta ocasión, a esa monotonía es la previsión de un auténtico Rallye de Montecarlo blanco.

Si el año pasado las principales novedades se centraban en el apartado técnico con las nuevas cifras para la homologación de un vehículo, el establecimiento de un peso mínimo mayor, las limitaciones en la sustitución de piezas mecánicas y la reducción de la anchura y diámetro de los neumáticos, en 1994 la FISA ha decidido centrar su trabajo en el apartado deportivo tomando una salomónica decisión.

La principal novedad es la pérdida de puntuabilidad de los Rallyes de Suecia, Australia y Cataluña-Costa Brava para los campeonatos del Mundo de Marcas y Pilotos, así como para la Copa FIA para Pilotos de Grupo N y Copa de Damas, según el sistema de rotación definido hace un par de temporadas y definitivamente puesto en marcha este año. Dichas pruebas serán válidas únicamente para la Copa de Marcas para vehículos de 2 litros, la llamada «Fórmula 2». De esta forma, los fabricantes de automóviles interesados en el título se encontrarán cara a cara en prácticamente todas las pruebas valederas para el Campeonato, ya que para aspirar a éste resulta obligatorio participar en nueve

Rallye de  
Montecarlo 1994

ESPERANDO LA NIEVE



## 555 SUBARU WORLD RALLY TEAM

### 2 CARLOS SAINZ

Nacido el 12 de abril de 1962 en Madrid (E). Primer vehículo:



Renault 5 TS en 1980. En el Mundial desde: 1987. Rallyes disputados: 57. Victorias: 13. En Montecarlo: 5 veces. Mejor resultado: 1º en 1991.

Después de dejar atrás su peor temporada en el Mundial de Rallyes encuadrado en el Jolly Club, Carlos Sainz vuelve a mirar con optimismo el futuro. Su fichaje por el equipo Subaru debe darle nuevos bríos para encarar un año que no será un lecho de rosas, pero en el que su trabajo en el desarrollo del nuevo Impreza debe traducirse en buenos resultados. Difícilmente éstos llegarán en Montecarlo, a pesar del intenso programa de trabajo de las últimas semanas, pero los años pares suelen traer buena suerte al piloto español...

### 7 COLIN McRAE

Nacido el 15 de agosto de 1968 en Lanark (GB). Primer vehículo:



Talbot Sunbeam en 1986. En el Mundial desde: 1987. Rallyes disputados: 21. Victorias: 1. En Montecarlo: Primera participación. Difícil debió le

espera al brillante piloto escocés. Con escasos kilómetros de asfalto a sus espaldas, con un vehículo en sus manos con la misma experiencia que él y la siempre complicada elección de neumáticos, Colin McRae sólo tendría una oportunidad con un Montecarlo totalmente nevado. De cualquier forma, los espectadores no quedarán defraudados con sus evoluciones, sea sobre el terreno que sea, aunque su objetivo debe ser acabar, sosegar su espíritu y... comenzar un curso de relaciones públicas.

#### FICHA TECNICA

Subaru Impreza 555

Motor: Anterior, transversal. Nº de cilindros: 4, opuestos. Cilindrada: 1.994 (x 1,7= 3.390 cc.). Diámetro por carrera: 92 x 75 mm. Potencia: 350 CV a 6.500 rpm. Par: 47 mkg. a 5.000 rpm. Suspensiones: Independientes, McPherson. Frenos: Discos ventilados de 355 mm. delante y 304 mm. detrás. Cambio: 6 velocidades. Longitud: 4.340 mm. Anchura: 1.690 mm. Altura: 1.405 mm. Vía delantera: 1.465 mm. Vía trasera: 1.455 mm. Paso: 2.520 mm. Peso: 1.208 Kg.



## DEPORTE

de los diez rallyes puntuables, siendo ocho el número máximo de resultados a sumar. Una reducción pedida con insistencia por los constructores hace tiempo, pero que deja insatisfechos a los organizadores que se ven obligados a seguir manteniendo sus pruebas, con una estructura y costes similares. En los casos de Suecia, Australia y Cataluña-Costa Brava, las pruebas más jóvenes del Campeonato, los organizadores siguen preguntándose para qué sirven las inspecciones y cómo justificar ante sus patrocinadores la ausencia de las principales escuderías y pilotos.

En cuanto al propio Campeonato en sí, Toyota, la marca campeona del Mundo de Rallyes en 1993, vuelve a partir como favorita gracias a su equilibrado equipo y la fiabilidad del Toyota Celica Turbo 4WD. Juha Kankkunen y Didier Auriol, una pareja que se complementa perfectamente y es capaz de alzarse con la victoria en cualquier terreno, sólo estarán ausentes en un principio en el Rallye de Sanremo, tras las agrias declaraciones de Ove Andersson en contra de la prueba italiana el año pasado. El programa para el piloto japonés invitado, Yoshio Fujimoto, se verá ampliado, aunque no se espera que dé comienzo hasta el Rallye Acropolis. El Toyota Team Europa efectuará su máximo despliegue en el Safari, donde el keniatá Ian Duncan será el encargado de la preparación de la prueba. En cuanto al Toyota Celica Turbo 4WD será sustituido en Finlandia por un nuevo modelo de diferente apariencia exterior, pero con una mecánica prácticamente idéntica. En el TTE continúan trabajando en transmisiones semiautomáticas, suspensiones inteligentes y una mejor distribución del par en cada rueda,

aunque el caballo de batalla será el control de tracción visto el año pasado. En lo que concierne al Rallye de Montecarlo, en Toyota han probado el control de tracción en asfalto seco con excelentes resultados, junto a un nuevo diferencial que apoya este sistema.

Todos esperan que Ford pueda competir con la marca japonesa desde los inicios del Campeonato. Finalmente, François Delecour y Massimo Biasion tendrán un programa completo en 1994, con excepción del Safari, a pesar de lo cual esperan acudir próximamente a la prueba africana. Con un piloto que ha demostrado ser tan rápido como el que más, el francés Delecour, la escuadra británica cojea con la presencia de Massimo Biasion como es fácil comprobar mirando los resultados del año pasado, pese a conducir un Escort RS Cosworth. Como refuerzo contarán con el apoyo del belga Bruno Thiry, que conducirá un Ford-RAS calzado también con Michelin, en cinco pruebas del Mundial. En Boreham están trabajando a pasos agigantados en el vehículo más competitivo del Campeonato: el Ford Escort RS Cosworth. La primera novedad en Montecarlo serán los neumáticos de 18 pulgadas y los frenos delanteros de 378 milímetros desarrollados por AP, a lo que se suma un nuevo freno de mano hidráulico, una nueva geometría de la suspensión delantera y una reducción del peso. Posteriormente aparecerá una nueva suspensión para tierra, se modificará la inyección, se revisará el reparto electrónico del par y la caja de cambios secuencial, que no será utilizada hasta que sea totalmente fiable. En los entrenos del Montecarlo también se probaron los diferenciales de



## TOYOTA CASTROL TEAM

### 1 JUHA KANKKUNEN

Nacido el 2 de abril de 1959 en Laukaa (SF). Primer vehículo:



Ford Escort RS 2000 en 1978. En el Mundial desde: 1979. Rallyes: 86. Victorias: 20. En Montecarlo: 7 veces. Mejor resultado: 2º en 1987. Con

cuatro títulos mundiales en su bolsillo, 20 victorias en su haber y sabedor de que todavía quedan más de 300 días para conocer el nombre del nuevo Campeón del Mundo, Juha Kankkunen se limitará simplemente a participar en Montecarlo, salvo que la nieve le ofrezca una oportunidad para inscribir por primera vez su nombre en el palmarés del rallye más antiguo del mundo. De cualquier modo, el finlandés también sabe correr sobre asfalto, como ya demostrara en el pasado Rallye Catalunya-Costa Brava.

### 3 DIDIER AURIOL

Nacido el 18 de agosto en Montpellier (F). Primer vehículo:



Simca Rallye 2 en 1979. En el Mundial desde: 1984. Rallyes disputados: 55. Victorias: 13. En Montecarlo: 5 veces. Mejor resultado: 1º en 1990, 1992 y

1993. Si el año pasado su victoria en Montecarlo le confirmaba como máximo favorito para la temporada, finalmente esto no fue así. Didier Auriol no pudo repetir su éxito, viendo como su condición de piloto número uno pasaba gradualmente a su compañero de equipo Juha Kankkunen, quejándose el francés de falta de adaptación a su vehículo. Sin embargo, el Montecarlo siempre será el Montecarlo y Didier Auriol luchará por su cuarto triunfo e inscribir su nombre junto a los de Sandro Munari y Walter Rohrl.

#### FICHA TECNICA

Toyota Celica Turbo 4WD

Motor: Anterior, transversal. Nº de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1988 (x 1,7= 3.397 cc.). Diámetro por carrera: 86 x 86 mm. Potencia: 350 CV a 6.200 rpm. Par: 45 mkg. a 4.000 rpm. Suspensiones: Independientes, McPherson, brazo triangular y doble brazo transversal. Frenos: Discos ventilados de 343 mm. delante y 295 mm. detrás. Cambio: 6 velocidades. Longitud: 4.410 mm. Anchura: 1.745 mm. Altura: 1.300 mm. Vía delantera: 1.510 mm. Vía trasera: 1.510 mm. Paso: 2.545 mm. Peso: 1.222 kg.





## FORD MOTOR COMPANY

### 4 MASSIMO BIASION

Nacido el 7 de enero de 1958 en Bassano del Grappa (I). Primer vehículo: Opel Kadett GT/E en 1979. En el Mundial desde: 1980. Rallyes disputados: 71. Victorias: 17. En Montecarlo: 10 veces. Mejor resultado: 1º en

1987 y 1989. Mikí Biasion es el piloto oficial que mejor conoce los secretos del Montecarlo, no en vano desde su primera participación en 1984 con el Lancia 037 Rally del Jolly Club, el pequeño italiano ha estado presente hasta hoy sin interrupción. Biasion lograba el pasado año volver a saborear el triunfo en Grecia y, sin duda, espera hacer lo mismo en esta temporada, empezando por el Montecarlo, donde todo su bagaje técnico puede jugar a su favor, sobre todo conduciendo el mejor vehículo del momento, Ford Escort Cosworth.

### 6 FRANÇOIS DELECOUR

Nacido el 30 de agosto de 1962 en Haezenbrouk (F). Primer vehículo:

Autoblanchi A 112 Abarth en 1981. En el Mundial desde: 1984. Rallyes disputados: 30. Victorias: 3. En Montecarlo: 8 veces. Mejor resultado: 2º en

1993. Es, sin duda, el máximo favorito para el título de este año. François Delecour intentará por cuarto año consecutivo lograr la victoria en el terreno en el que saltara a la fama en 1991, tras su épica derrota en el último tramo. En Montecarlo, en un terreno que conoce a la perfección y con un vehículo fiable y rápido como el Escort Cosworth, Delecour superará cualquier condición climatológica, aun sin disponer de los medios necesarios para llegar en primera posición a la meta de Montecarlo.



## DEPORTE

lantero y trasero de tipo mecánico y un nuevo neumático de 17 pulgadas por ocho de anchura.

Poco queda por decir del 555 Subaru World Rally Team. Prodrive, encargado de las actividades de la marca japonesa en el Mundial de Rallyes, contará con los servicios de Carlos Sainz y Colin McRae en nueve pruebas del calendario, evitando como casi todo el mundo el viaje a Kenia, aunque Subaru estará representada en el Safari por el equipo Koseki con varios Impreza de grupo N. El equipo oficial se verá reforzado con la presencia del joven campeón británico Richard Burns y el neozelandés «Possum» Bourne en el Rallye de Nueva Zelanda. El Subaru Impreza 555 es el modelo más joven del Campeonato, por lo que debe evolucionar favorablemente y mejorar sus actuaciones del año pasado. En Montecarlo se podrá comprobar el trabajo agotador de Carlos Sainz en las últimas semanas con el vehículo japonés en asfalto, debiendo mejorar su competitividad si permanece la nieve caída sobre las carreteras del sur de Francia. A destacar que será el único equipo oficial que contará con los neumáticos Pirelli, casi siempre competitivos, a la espera del nuevo sistema antipinchazos del fabricante italiano. Con la nueva norma de obligatoriedad de participación en nueve pruebas del Campeonato, el miniprograma de cinco rallyes del Mitsubishi Ralliart Europe puede verse en peligro, ya que sus resultados no se contabilizarían. Al equipo de Andrew Cowan sólo le queda poder ampliar esa cifra con los equipos de Mitsubishi-Australia en Nueva Zelanda, algún equipo japonés en el Safari o la presencia de Yves Loubet en Córcega, como últimos recursos si la FISA no

se aviene a derogar esta regla. A nivel técnico se espera una nueva evolución del Mitsubishi Lancer en Grecia, con la que confirmar el potencial del modelo japonés. Para Montecarlo, Armin Schwarz y Kenneth Eriksson probaron dos nuevos tipos de diferencial y hasta tres marcas diferentes de amortiguadores.

En Fórmula 2, Skoda volverá a competir con sus Skoda Favorit de 1.300 centímetros cúbicos, esperándose la entrada definitiva de Renault con sus Clio Williams y la aparición esporádica del Nissan Sunny GTI de Tommi Makinen y del Opel Astra GSi de Gregoire de Mevius en el Opel Team Belgium. En Montecarlo se les sumarán los Rover Mini Cooper del vencedor del Rallye de Montecarlo 1964, el inglés Paddy Hopkirk, y del triunfador de la edición de 1965, el finlandés Timo Makinen, como conmemoración del 30 aniversario de la primera de las tres victorias de la marca británica. En Grupo N, el único que parece haberse decidido a disputar la Copa FIA es el español Jesús Puras, que vuelve a Montecarlo con un Escort Cosworth, dos años después de su experiencia como piloto oficial de Mazda. Hablando de la LXII edición del rallye más famoso del mundo, las principales novedades corresponden a la elección de la ciudad de Valence como sede del recorrido de concentración, el aumento del número de tramos cronometrados nocturnos y una gran proporción de pruebas especiales nuevas en torno a Grenoble. El lunes 24 de enero se podrán despejar las primeras incógnitas de cómo se desarrollará la prueba monegasca y también el campeonato del Mundo 1994. ○

Esteban Delgado



## MITSUBISHI RALLIART EUROPE

### 5 ARMIN SCHWARZ

Nacido el 16 de julio de 1963 en Oberreichenbach (A). Primer vehículo: Fiat 131 en 1983. En el Mundial desde: 1988. Rallyes disputados: 28. Victorias: 1. En Montecarlo: 4 veces. Mejor resultado: 4º en



1991. Con un programa reducido, los pilotos de la marca japonesa deben brillar a toda costa en sus pocas participaciones para lograr ampliarlo, sobre todo teniendo en cuenta el vasto potencial que encierra el Mitsubishi Lancer. Armin Schwarz podría ser ese hombre capaz de dar la campanada en la prueba monegasca, si las prestaciones del modelo japonés en el último RAC de Inglaterra se confirman y siempre que logre centrarse en su conducción para confirmarse de una vez por todas como el heredero de Walter Rohrl.

### 9 KENNETH ERIKSSON

Nacido el 13 de mayo de 1956 en Appelbo (S). Primer vehículo: Saab 96 en 1977. En el Mundial desde: 1980. Rallyes disputados: 59. Victorias: 2. En Montecarlo: 6 veces. Mejor resultado: 4º en 1993.



Después de romper su racha de abandonos el año pasado logrando su mejor resultado en la prueba monegasca, Kenneth Eriksson debe encontrarse en plena forma para afrontar el Montecarlo, tras decidir no participar en el último París-Dakar-París. Rápido y seguro en cualquier terreno, tanto en asfalto como en hielo o en condiciones mixtas, el piloto sueco debe brillar por sí mismo, aunque su actuación se verá en gran medida supeditada a las prestaciones de su vehículo y del resto de su equipo.

### FICHA TECNICA

Ford Escort RS Cosworth



Motor: Anterior, longitudinal. Nº de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.993 (x 1,7=3.390 cc.). Diámetro por carrera: 90,8 x 76,9 mm. Potencia: 350 CV a 6.250 rpm. Par: 45,9 mkg. a 5.000. Suspensiones: Independientes, McPherson y brazos oblicuos. Frenos: Discos ventilados de 355 mm. delante y 315 mm. detrás. Cambio: 7 velocidades. Longitud: 4.211 mm. Anchura: 1.734 mm. Altura: 1.425 mm. Vía delantera: 1.490 mm. Vía trasera: 1.490 mm. Paso: 2.550 mm. Peso: 1.220 kg.



### FICHA TECNICA

Mitsubishi Lancer Evolution



Motor: Anterior, transversal. Nº de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.997 (x 1,7=3.395 cc.). Diámetro por carrera: 85 x 88 mm. Potencia: 370 CV a 7.000 rpm. Par: 45 mkg. a 4.500 rpm. Suspensiones: Independientes, McPherson y brazo articulado. Frenos: Discos ventilados de 355 mm. delante y 280 mm. detrás. Cambio: 6 velocidades. Longitud: 4.310 mm. Anchura: 1.695 mm. Altura: 1.395 mm. Vía delantera: 1.450 mm. Vía trasera: 1.460 mm. Paso: 2.500 mm. Peso: 1.205 kg.





## Entrenamientos de F-1 en Estoril

# SENNA/WILLIAMS: EL GRAN PASO

Los primeros contactos de Ayrton Senna con el Williams-Renault FW 16 se han visto caracterizados por múltiples problemas técnicos y de habitabilidad. En repetidas ocasiones el campeón elogió el propulsor RS6.



### DEPORTE

Gigi Corbetta

Enviado especial

**A**LAIN Prost ya no está, el Profesor se ha marchado y parece casi imposible que vuelva a medir su talento con el volante de un McLaren entre sus manos; sin embargo, para Ayrton Senna el calvario no ha terminado, sino que muchos detalles parecen indicar un comienzo de temporada un tanto ajetreado. El matrimonio Williams-Senna es un hecho que se fraguaba desde hace tiempo, ya que el mejor piloto merecía tener el mejor coche, aunque esas clases de batallas se suelen ganar en los pasillos de las escuderías y no en los circuitos. Ahora es una realidad: Senna es el piloto más codiciado del momento y Williams goza de su quehacer, aunque al revés no ocurre lo mismo, y en Estoril se pudo comprobar que algo de eso existe.

Sin lugar a dudas, el Williams FW 16, o el embrión del mismo, con el que Senna ha desarrollado los últimos entrenamientos en Estoril, ya no es, y difícilmente será, un coche imponente, como lo fue su antecesor el FW 15. Una vez terminado el preámbulo faraónico de la presentación del equipo, Senna se encontró frente a la dura realidad de los primeros entrenamientos, no realizados antes por una







**UNA SATISFACCION**  
La velocidad punta alcanzada con el FW 16 fue el único resultado positivo para Senna. Las suspensiones delanteras acarrearán infinidad de problemas.

serie de trabas legales que Ron Dennis interpuso. Sorprendentemente, el primer contacto con el FW 16 no fue para Magic Senna un camino de rosas, sino todo lo contrario. Su adaptabilidad al espacio del habitáculo planteó un sinfín de problemas: desde la ubicación del volante hasta el panel de mandos, pasando por el asiento y la distribución de los diferentes artilugios necesarios, todo se ha de cambiar sustancialmente. Ni siquiera la medida del volante y sus correspondientes mandos del cambio semiauto-

mático han sido de su agrado. En resumidas cuentas, las experiencias acumuladas con Damon Hill, piloto de una corpulencia similar a la de Senna, no han servido para nada, ya que Magic parte de unos criterios radicalmente diferentes, y al respecto comentó: «El habitáculo debe ser un vestido que se corta a la medida del piloto y se le cose encima. Por el momento, en mi coche no hay nada de eso».

Junto a esto, se planteó el problema de las nuevas suspensiones pasivas destinadas a equipar al FW 16.

Patrick Head -director técnico de Williams- ha elegido como base unos amortiguadores Penske, posteriormente modificados por ellos mismos y por Öhlins. Se caracterizan por carecer de muelles en la parte del tren delantero sustituidos por unas barras de torsión colocadas verticalmente en el chasis; esta solución la inventó John Barnard en el Ferrari 640 de 1989, por cierto, con éxito total. A lo largo de los tres días de entrenamientos, Senna no logró encontrar un buen equilibrio en el monoplaa a causa del comportamiento de las suspensiones, pues a pesar de todas las regulaciones posibles, la parte delantera del FW 16 seguía botando en la salida de las curvas medias y lentas. Otro punto de gran sorpresa para Senna fue la extrema dureza de la dirección, inconveniente del que Prost se quejaba en repetidas ocasiones con el FW 15 C. A pesar de tratarse de dos coches estructuralmente diferentes, la dureza de la dirección está presente en el FW 16 y, según palabras de Senna: «este inconveniente perjudica seriamente la sensibilidad de la conducción, aunque Head opine que todo está en función de las prestaciones».

A lo largo del primer día de entrenamientos, Senna y Coulthard -piloto de pruebas de Williams- emplearon el motor Renault RS5 del pasado año, mientras que en los dos últimos días, sólo Senna rodó con una versión RS6 todavía no definitiva. Desde su primer contacto con el propulsor galo, los elogios fueron muchos y en todos los

sentidos; sin embargo, al preguntarle sobre si el par motor del RS6 era mejor que el del Cosworth HB Serie VIII, comentó: «A eso prefiero no contestar por respeto a Renault. Se trata de dos motores muy diferentes, y sin lugar a dudas éste es superior en casi todo. El margen de utilización del RS es realmente notable».

Los abundantes caballos de potencia del motor Renault se han hecho notar enseguida y Senna alcanzó en la recta 324 kilómetros por hora de velocidad máxima. «Está claro que a pesar de los múltiples problemas -dijo Senna- en el pasado Gran Premio de Portugal, con el McLaren jamás logré acercarme a los 320 kilómetros por hora».

En términos generales, Senna no intentó la escalada al récord de la pista, establecido el pasado año por Prost al rodar en 1.11.494, y enfocó todo su trabajo en la evolución del monoplaa, razón por la cual sus tiempos medios se situaron alrededor de 1.13.00, y en ningún momento se planteó rivalizar con su compañero de equipo. En los últimos minutos de los entrenamientos, Senna emprendió una tanda de cinco vueltas correspondiente al examen final de los días de trabajo para cuantificar los esfuerzos realizados, y decidió llevar a cabo la prueba con la versión de dos pedales, ya que en el FW 16 definitivo se prescindirá del pedal del embrague. El mejor tiempo logrado fue de 1.13.01, pero lo descorazonador fue que acabó con un trompo considerable, causado por la pérdida total del control del coche cuando trataba de llevarlo al límite de sus posibilidades. Sobre este incidente no quiso hacer comentarios detallados, pero sus gestos al explicar lo ocurrido a los ingenieros delataban un profundo desencanto y una gran preocupación por el retraso que se lleva en la evolución del nuevo monoplaa. Las malas lenguas deducen y afirman que éste no será un año afortunado para Senna, ya que a lo largo de la historia de la F-1 ningún equipo ha logrado mantener su hegemonía durante tres años seguidos; alguna vez será. Sin embargo, los directivos de Williams no esconden su preocupación y afirman que el actual reglamento les ha perjudicado de forma drástica.

Ensombrecidos por el interés que cautivaba el binomio Senna-Williams, Sauber, Ligier y Lotus llevaron a cabo

DEPORTE



TRAMPA LEGAL

**T**ODOS los santones de la tecnología de la F-1 afirman que esta temporada se diferenciará de otras por las múltiples interpretaciones del reglamento técnico, ya que éste lo han formulado unos abogados y no unos ingenieros. Muchos aseguran que las experiencias acumuladas en las pasadas temporadas con suspensiones activas, aceleradores electrónicos y controles de tracción, seguirán vigentes en los monoplaas de 1994 de forma parcial y solapada. Nadie podrá descubrir un control de tracción si éste no altera las explosiones del motor; tampoco se podrá demostrar que unos amortiguadores tengan incorporado elementos electrónicos de regulación, y todavía más difícil será averiguar de qué forma una centralita electrónica, que regula las funciones del motor, interpreta el movimiento del acelerador mecánico y corrige sus errores. Al parecer, se ha dejado que la tecnología avance tanto que ahora su presencia se escapa al ingenio maquiavélico de los abogados. Interpretaciones, prohibiciones y otras artimañas lejanas al deporte, marcarán la pauta de la temporada venidera. En verdad, es una pena.

**COMIENZA LA POLEMICA**  
Los rivales del binomio Williams Renault han empezado a especular sobre la legalidad de las regulaciones del motor RS6 y de la gasolina que en él se emplea.

sus experiencias sin pena ni gloria y con el desinterés de los allí presentes. Por el contrario, la aparición del nuevo Jordan con Eddie Irvine a sus mandos, despertó un interés inesperado. En esta ocasión, Gary Anderson ha vuelto a realizar un coche magnífico, cargado de detalles y con una hechura digna de una escudería poderosa. Por primera vez en la F-1, el nuevo Jordan ha estrenado unos tirantes de reacción de las suspensiones totalmente realizados en fibra de carbono, cuyo peso es un 60 por ciento inferior a los de acero y con una resistencia a la compresión/torsión un 46 por ciento superior. El monoamortiguador de-

lantero está incorporado a la estructura del chasis para permitir un perfil aerodinámico muy afilado del morro, todavía más acentuado que el del famoso Leyton House diseñado por Adrian Newey. Eddie Irvine elogió la habitabilidad del monoplaa y sus respuestas positivas a las primeras regulaciones.

Junto al admirable trabajo de Anderson las filas del equipo Jordan se han reforzado con la presencia de Steve Nichols, un insigne ingeniero al que se le atribuye el proyecto del inolvidable McLaren MP4/4 que en 1988 ganó 15 de los 16 Grandes Premios disputados. ○



**OBRA DE ARTE**  
Sin lugar a dudas el nuevo Jordan Hart, diseñado por Gary Anderson es una maravilla técnica y aerodinámica.





**El poder de su mente es el gran aliado en esta batalla que Andrés Pérez Rubio mantiene con la ingratitud del destino. Un inmenso esfuerzo psíquico es el arma definitiva para lograr la victoria.**

**T**RAS el umbral de la habitación número 24 convive la lucha entre el hombre y la esperanza, entre la tenacidad de una moral infranqueable y la maldad del destino. Envuelto en vendas, en dolor y en un tremendo deseo de volver a sentir el escalofrío de la velocidad, Andrés Pérez Rubio tiene las de ganar en una lucha que ha emprendido con acierto la cirugía, pero que sólo él está obligado a llevar adelante.

«Mira, dicen a sus parientes otros enfermos en los esporádicos paseos de pasillo- en esa habitación está el motorista, se ha salido con la suya, dicen que ya mueve los brazos».

En la puerta, un cartel contundente: «¡Se prohíben las visitas!». Después de tantos malos entendidos y amabilidades traicionadas, Andrés ha pasado a la decisión más drástica. No quiere ver a nadie. Sin embargo, en algunas ocasiones expresa el de-

seo de sentir el calor de la amistad de quien le conoce de verdad y le es fiel, y a cambio sólo espera tener el privilegio de darle el primer paseo en moto como «paquete» de excepción.

**-¿Qué has aprendido en todo este tiempo?**

-Ha sido y es una gran enseñanza de vida. He podido comprobar que tengo muchos más amigos de lo que creía. He aprendido a leer la verdad en los ojos de quien me ha venido a ver. Incluso, me he sentido arropado por personas ilustres que ni siquiera conocía; de hecho, Eduardo Chillida me ha enviado un dibujo hecho a pluma que representa la interpretación de una mano. Cada vez que miro al dibujo, me sorprende y me emociono.

**-¿Has echado de menos no poder abrazar a alguien?**

-Sí. Muchas veces al día siento la frustración de no poder apretar entre mis brazos a ciertos amigos y tam-



Foto: Santos Cirilo.

*La gran experiencia adquirida en tantos años de competición me sirvió para hacerme con la situación en un momento crítico.*

*Entrevista con Andrés Pérez Rubio*

# MI MENTE VENCERA AL DESTINO







TRIBUTO Junto a la entrañable carta que Ignacio Chillida escribió a Andrés, su padre, Eduardo, le obsequió con un dibujo.

bién apretar la mano de María Luisa, que durante años ha soportado en silencio el miedo a que me ocurriera algo cada vez que me ponía en la parrilla de salida. Ahora es cuando siento su inmenso amor y un calor humano incommensurable que emana de su mirada cada vez que se acerca a mí.

**¿Guardas rencor al destino?**

-Mira, lo he burlado tanto a lo largo de mi carrera como piloto que sólo le puedo estar agradecido. En esta ocasión se ha tomado la revancha y, desde luego, se ha pasado un «pelín». En un futuro lo volveré a tentar; en el fondo nada es tan tentador como jugar con la muerte y el vértigo de la velocidad.

**¿Ibas muy deprisa?**

-A veces, aquí, en soledad, le doy muchas vueltas al «coco» y pienso que todo esto ha ocurrido por ir despacio, o por lo menos no muy deprisa. Estos son los contrasentidos de la vida. Mike Hallwood se mató mientras iba a comprar patatas fritas en coche con sus hijas; Jim Clark tuvo el mortal accidente en Hockenheim en una carrera de Fórmula 2 y además llovía, con lo cual iba más despacio que nunca. Tú lo sabes tan bien como yo; el destino es caprichoso.

Andrés, el Profesor, es una de esas personas que pierden la calma frente a problemas pueriles y adquieren una admirable sangre fría en los momentos dramáticos. En su época de piloto y mecánico a la vez, no le asustaba reparar un motor durante la noche anterior al Gran Premio, y luego participar y ganar.

**¿De dónde sacaste la fuerza moral en los momentos posteriores al accidente para hacerte con la situación?**

-Del pasado. Si tienes la suerte de estar toda tu vida en las carreras de motos, aprendes a cuantificar con justa medida la gravedad de cualquier accidente. He visto pilotos con la mitad del cuerpo paralizado arrastrarse por la pista para salvar su vida mientras las motos los sorteaban impávidos a su desgracia. Más de una vez he tocado el pulso de un amigo piloto o motorista con la esperanza de sentir la voz de su corazón, y he sentido el silencio más aterrador como respuesta. Cuando me vi sin brazos, me di cuenta de que había conservado lo principal: mi cabeza y el sentido de la razón. En décimas de segundo comprobé que tenía sensibilidad en el cuello, en las piernas, me sentía fuerte y el dolor tardó en llegar; por lo tanto, la meta estaba en el quirófano, en la ayuda de los amigos, en burlar la trampa del destino. Todo eso me ayudó a sacar fuerzas e impartir órdenes.

**En la puerta has colgado un cartel que prohíbe las visitas: ¿te sientes engañado por algo o por alguien?**

-Afortunadamente entre mis amigos y conocidos no existe ningún desalmado, sino todo lo contrario. En cierta ocasión alguien se hizo pasar por amigo íntimo y luego contó una mentira. Le perdono; todo fue por el afán de destacar profesionalmente. Para mí no tiene más valor que una de esas jugarretas que se hacen en las carreras para intentar hacerse con la victoria. Quien está acostumbrado a vencer no lo suele hacer, por eso a los «porras» hay que comprenderlos.

**Aquí, en tu habitación, durante esas horas de soledad, ¿quién es tu mejor amigo y tu peor enemigo?**

-Sin lugar a dudas, mi mente. La integridad mental de que dispongo me ayuda a vencer el dolor y la desesperación. Las curas suelen ser dolorosas, la recuperación también y las operaciones restan al organismo gran parte de su fortaleza. Por eso, gracias a un continuo ejercicio de autosugestión y autosofronización me sobrepongo y salgo del bache con la moral alta. Casi constantemente, hago gimnasia mental para inducir a mi organismo a contribuir con todas sus fuerzas a regenerar los tejidos, la masa muscular y el sistema nervioso de los antebrazos. También intento convencer a mi mente de que el dolor es sinónimo de recuperación y existe por una reacción positiva del cuerpo.

**Bien, Andrés, pero no me has dicho cuál es la parte enemiga de tu mente.**

-Es una ley física con la que se de-



LOS ARTIFICES Andrés Pérez Rubio durante la rueda de prensa que mantuvo con los médicos que le operaron. El doctor José Luis de Haro (derecha) ha sido el gran responsable.

muestra que para que exista lo positivo tiene que existir también lo negativo. Con mi mente ocurre algo parecido. En algunos momentos veo el lado negativo de mi situación; sin embargo, rápidamente salgo del agobio pensando en las cosas positivas que me rodean.

**¿Has hecho planes para volver a montar en moto?**

-Sobre ese detalle, son mis amigos los que no paran de inventar posibles soluciones para que yo pueda montar en moto. Yo, en este momento, tengo que concentrarme en cosas más importantes. Estoy seguro de que cuando me siente en mi mesa de trabajo, muchos, y entre ellos tú, que tanto te gustan los «inventos», me propondréis infinidad de soluciones mecánicas que me convertirán de nuevo en un motorista. El problema será la elección de los «inventos», aunque en cualquiera de ellos están todos presentes por el amor con que los habéis maquinado.

**Después de lo ocurrido, ¿le tendrás más respeto o más desprecio a la mecánica?**

-Este fallo mecánico me ha costado caro. Un problema en el neumático delantero es seguramente uno de los más irremediables. Desde el primer día en que monté y preparé una moto, fui consciente de que la mecánica no tiene sentimientos y, al contrario de lo que muchos creen, todos los elementos mecánicos de una moto están vivos; nacen, viven y mueren, siempre en función de lo que el motorista les pide.

**Los médicos aseguran que recuperarás gran parte de la movilidad en tus manos. ¿Cómo asimilas no poder estar hurgando en los detalles más diminutos de la mecánica de competición?**

-Lo que se puede hacer con las manos en una moto de competición es lo menos importante. Lo que verdaderamente cuenta son las ideas, y por suerte el «coco» lo tengo mejor que nunca. Al mismo tiempo, cuando los mecánicos me vinieron a visitar, ví en sus ojos que podía contar con ellos.

**A lo largo de todo este tiempo, ¿te ha ayudado la figura de algún personaje famoso del mundo del motor?**

-La recuperación de Alessandro Nannini quien, desde quedarse sin un brazo -que su padre llevó al hospi-

OPERACION BAJO EL MICROSCOPIO



**RECONSTRUCCIÓN DE LOS HUESOS.** Tras la desinfección, y después de marcar todas las estructuras con hilos de colores para localizarlas fácilmente, se unen los huesos con agujas. En fracturas irregulares se cortan unos centímetros de hueso para una mejor unión.

**UNIÓN DE ARTERIAS Y VENAS.** Para dar una mínima estabilidad se cosen los tendones y músculos más profundos. Bajo microscopios de hasta 40 aumentos se suturan las arterias y venas con hilos del grosor de una cuarta parte de un cabello.

**SUTURA DE MUSCULOS, NERVIOS Y PIEL.** A la vez que se unen los vasos, también se utiliza la microcirugía para suturar los nervios. Finalmente se cosen los últimos grupos de músculos y la piel. Quedan espacios para drenajes y la herida se cubre con vendas.

**REIMPLANTE DE PIEL DEL ABDOMEN.** La muñeca derecha se enterra en el abdomen. Cuando la sangre, desde los dedos, llega a la zona recubierta y aparecen las «yemas vasculares» se separa la piel que queda recubriendo la zona afectada.

tal en un ciclomotor- hasta concursar en el Campeonato de Turismo Italiano y en el TDM alemán, representa una buena prueba de que lo mío tiene posibilidades de arreglo. Al mismo tiempo, la figura de Frank Williams ha sido determinante. Yo podré andar, correr, gesticular etc...; sin embargo, Williams ni siquiera puede sujetar un vaso para beber. A pesar de eso, gracias a su integridad mental dirige las suertes de la mejor escudería de Fórmula 1 del mundo. Evidentemente me puedo considerar un hombre afortunado, y seguramente con más amigos que Williams.

**Entre todas las visitas que has recibido, ¿cuál es la que más te ha sorprendido?**

-Sin lugar a dudas todas, ya que no me imaginaba tener tantos amigos. De todos modos, agradecí especialmente la de Angel Nieto; ya sabes que con todo lo que huele a quirófano el «enano es un poco cagueta», a

esto le tiene terror, pero Paco Martín, el «cigüeño», le arrastró hasta esta cama. Se lo agradecí mucho.

El acoso de los médicos, la intransigencia de las enfermeras y el sentido común, ponen fin a una de las muchas charlas con el Profe, que entre tubos, agujas, vendas, frascos y dolores, se interesa como antes sobre lo que ocurre en el Circus de las motos, y pregunta sobre la salud de Rainey, y quiere saber lo que ocurre con Senna y si el motor Renault volverá a ganar en 1994. Por encima de todo y sin que se vea, por entre sus vendajes sale al exterior un cordón umbilical imaginario, por el que corre la savia de la esperanza que se alimenta del estremecedor mundo de la velocidad, en el cual, la vida a 300 kilómetros por hora parece que vale por dos y encuentra una inexplicable quietud.

Gigi Corbetta

*Me gustaría abrazar a todos mis amigos. El dolor es lo que menos me preocupa, ya que lo interpreto como una mejoría.*

**PASO A PASO** En estos cuatro dibujos se pueden apreciar las fases por las que han pasado los implantes de los antebrazos de Andrés Pérez Rubio.





## Tres pilotos Peugeot

UN año más, Peugeot Talbot España realizará un importante esfuerzo en la competición. Animados por el éxito del año pasado, en el que se dio un importante paso cualitativo, para la temporada 94 han redoblado los esfuerzos. Como viene siendo habitual en los últimos años, su actividad va a centrarse en el Campeonato de España de Rallyes que, se diga lo que se diga, es la disciplina seguida por más número de participantes y, desde luego, de espectadores y seguidores.

De nuevo el equipo oficial volverá a estar presente en 10 de las 12 pruebas programadas, con tres coches. Como piloto número uno del equipo, Borja Moratal hará correr un Peugeot 306 grupo A. Como este coche no estará homologado hasta el 1 de abril, las primeras pruebas del Campeonato las disputará con el veterano 309.

El 306 es un coche bastante más competitivo que el 309. Dispone del motor XU10 de carrera corta, que no tiene nada que ver con el anterior XU9 de carrera larga y 1,9 litros. Con este coche, que proporciona 220 caballos de potencia máxima, Borja Moratal debe ser uno de los aspirantes al triunfo final.

Junto al veterano madrileño (siempre acompañado por Alfredo Rodríguez), dos jóvenes pilotos, con idéntica montura, van a dar el espectáculo en esta temporada: Jaime Azcona, vencedor del Desafío Peugeot 93 y David Guixeras, segundo clasificado en este mismo certamen y que hereda el puesto dejado libre por Oriol Gómez.

Los dos integrantes del segundo equipo Peugeot conducirán sendos 106 Rally grupo A, que con 140 caballos y sólo 760 kilos de peso, van a ocupar los puestos inmediatamente siguientes a los Fórmula 2 de los equipos oficiales. Estos 106 son más competitivos que el 106 Xsi del pasado año: ligeramente más potentes, pero notablemente más ligeros.

En cada prueba, Peugeot alineará dos equipos: el oficial con Moratal y el de los 106. Cada uno de ellos dispondrá de dos furgones y un equipo de asistencia rápida. El equipo técnico cuenta con un ingeniero, 2 jefes mecánicos y 9 mecánicos. Todo ello dirigido por Borja Moratal, como responsable de B.M.Racing, que ha ampliado también de manera importante sus instalaciones en los alrededores de Madrid.

Importantes cambios también en el Desafío Peugeot, la más veterana promoción de rallyes en nuestro país. Se disputará con el 106 Rally grupo N como coche exclusivo. Esto permitirá que todos los pilotos se midan en igualdad de condiciones, lo que no ocurría en las últimas ediciones. Aunque los reglamentos técnico y deportivo se conocerán dentro de unas semanas, se sabe que la cuantía de los premios ha aumentado de manera importante. El vencedor de cada prueba se embolsará un mínimo de 500.000 pesetas, que se incrementa si se clasifica entre los 10 primeros.

José María Cernuda

A TODO GAS

## STEPHEN ROCHE CON SEAT

EL gran ciclista irlandés, Stephen Roche, ha decidido pasarse a las cuatro ruedas. En el Rallye de Montecarlo que se está disputando, Roche protagoniza uno de los puntos de interés de la carrera, al participar con un Seat Ibiza 2.0 GTI, inscrito por el importador de la marca en Francia, que ha puesto en juego en este rallye tres Ibiza de este tipo. Estos coches participan incluidos en el grupo N, coches de serie, y aspiran a quedar, en esta categoría, entre los primeros equipos de dos ruedas motrices. Los Seat Ibiza han podido participar en Montecarlo, gracias a que fueron homologados en grupo N y A a partir del 1 de enero del 94.



## PROST ACCIONISTA

RON Dennis sigue empeñado en que Alain Prost ingrese en las filas de McLaren, y está intentando por todos los medios que se ponga al volante de uno de los nuevos McLaren-Peugeot en la temporada 94, por el momento ha conseguido el compromiso por parte del cuatro veces Campeón del Mundo, de probar este monoplaza en febrero. Pero las intenciones de Dennis van más lejos, al parecer le ha ofrecido a Prost un importante paquete de acciones de su escudería. De llevarse esto a cabo, el piloto francés, que tiene intención de adquirir la Ligier, se convertiría en uno de los hombres fuertes de la Fórmula 1.



## MERCEDES SE REFUERZA

LA marca de la estrella, tiene ya prácticamente ultimados todos los detalles de puesta a punto del nuevo vehículo que utilizará en el DTM, el nuevo Clase C, con el que intentarán acabar con la superioridad de Alfa Romeo. Jürgen Hubbert, uno de los máximos responsables de este proyecto, ha comentado que todo el equipo ha trabajado muy motivado en el desarrollo de este vehículo, que está equipado con un motor V-6 de 400 caballos de potencia, lo que para un peso total del coche de 1.000 kilos, significa sin duda una buena relación peso/potencia. Además dispone de una caja de seis velocidades y la tradicional tracción de



la marca a las ruedas traseras. Por otro lado cuenta con la más avanzada tecnología de que dispone Mercedes, incorporando ABS, ASR (control de tracción) y ABC (Suspensiones activas), además el coche está equipado con airbag en el volante.

## MAXIMO INTERES

LOS diferentes campeonatos nacionales de turismos, se están preparando a fondo para afrontar la temporada 94, mucho más después del interés que alcanzó este tipo de competición automovilística. Ford tras el éxito que alcanzó en el 93 en la Challenge FIA en Monza y los buenos resultados del Campeonato Inglés de Turismos, ha decidido aumentar su presencia en circuitos. Para ello correrá en el DTM en la Clase 2, con dos Mondeo preparados por Eggenberger. Al volante de uno de estos coches está ya confirmado Thierry Boutsen, en el del otro podría estar Markus Oestreich.

Por lo que respecta al Super Turismos Francés, la revelación del 93, Laurent Aiello, podría haber llegado a un acuerdo con Peugeot para pilotar un 405



Mi 16, vehículo que ya el año pasado mostró buenas cualidades y que de cara al 94 ha sido muy mejorado en sus suspensiones. En el Campeonato Inglés (BTCC), habrá también cambios importantes, Renault ha estado probando el Laguna, que se ha mostrado mucho más eficaz que el 19 y que en las pruebas que han realizado ha batido el récord de Nogaro. Competirán con dos coches confiados a Alain Menú y Tim Harvey.

B O X E S

♦ HONDA EN LE MANS La míticas 24 Horas de Le Mans contarán con una buena representación de Honda, que ha inscrito tres NSX en la categoría GT. Estos tres coches están preparados por Kremer Racing, que también se encarga del desarrollo de los NSX que competirán en el campeonato GT Alemán. En Le Mans un coche habrá pilotos japoneses, en otro europeo y en el tercero aún no está definido.

♦ PRODRIVE CON BAPORO La buena relación entre David Richards y Josep Bassas, ha propiciado que Baporo y Prodrive tengan una mayor conexión deportiva. En los entrenamientos previos al Rallye de Montecarlo, Richards contó con las instalaciones de Baporo para poner a punto los Subaru del Mundial de Rallyes.

♦ J. J. LEHTO ACCIDENTADO Durante unos entrenamientos en Silverstone del equipo Benetton de Fórmula 1, su piloto J. J. Lehto sufrió un fuerte accidente. El piloto finlandés fue trasladado en helicóptero al Hospital General de Northampton, donde fue tratado de daños en las vértebras. Poco después fue trasladado a Londres. Los médicos que lo atienden son optimistas y piensan que en poco tiempo podrá volver a los circuitos.



♦ CAMIONES EN EL TUNEZ Por primera vez en su historia, los camiones de la categoría T-4, podrán competir en el Rallye de Túnez, que se disputa del 1.1 al 1.7 de abril. Además todas las inscripciones que se produzcan antes del 1 de febrero tendrán un descuento. También se benefician de una tarifa especial los equipos con tres vehículos compuestos por amateurs y los equipos con cinco coches.







El Genuino Sabor Americano.

# Hot Dogs.



ESPECIAL MONTECARLO: EL RETO DE SAINZ

# Motor 16

SEMANAL GRUPO

1 de febrero 1994

Num. 537 • 375 ptas.

## RENAULT LAGUNA TODOS SUS SECRETOS

● Desde 2.250.000 pesetas ● A la venta el 15 de febrero ● Cinco versiones

AL VOLANTE  
DESDE  
TANZANIA



SEAT IBIZA 1.8 GLX A LOS 30.000 KILOMETROS  
FIABLE, SEGURO... ESPAÑOL