

SEMANAL

Motor 16

1 de marzo 1994 Num. 541 • 375 ptas.

A FONDO

PEUGEOT 306 S16



MAS DEPORTIVO

AL VOLANTE

NUEVO SERIE 3 COMPACT



BMW DESCUBRE EL GOLF





“Absolutamente diferente.”

Los que han conocido la Clase C en los últimos 6 meses, opinan que es un coche distinto a todos. En todo.



Mercedes-Benz

Nadie más construye coches así.

* IVA e Impuesto de Matriculación incluidos.

Motor 16

Director:
Angel Carhenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefes:** M^a Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turmes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** 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 Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tuthener (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría 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^a Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (Jefe), José M^a Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parnis. **Publicidad:** **Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Loles Peyra. **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 68 00. **Teléfono:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Aicorta, 3 1^a D. **Teléfono:** (94) 421 72 03. **Bilbao.** **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^a 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83.

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

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

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

GAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. **Consejero Delegado:** Luis Salama. **Director General Comercial:** Juan López.

ESTATA SEMANA



30
Lancia
Delta HF.

PUNTO DE MIRA

SU CASO

AL VOLANTE

BMW Compact.

LO ULTIMO

Citroën Evasion.

Renault Argos.

A FONDO

Peugeot 306 S16.

AL VOLANTE

Lancia Delta HF.

FRENTE A FRENTE

Honda Accord SR 2.3i

16V/Rover 623 Si.

FUERA DE SERIE

Minj Cooper KAD 1.4.

GENTE SOBRE RUEDAS

Johanna Bruhn.

PRECIOS

6 DEPORTE

11 Cosworth: el santuario del motor.

12 MOTOS

18 Quad Anibal 600.

22

24

30

34

42

46

53

82

88 18
Citroën
Evasión.



Entrenamientos del IRTA.

A todo gas.

JUAN BALLESTA

91

94

98



34
Honda
Accord SR
2.3i 16V
frente a
Rover 623
Si.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 990 escudos.

AIRBAG, ABS, SEGURIDAD PREVENTIVA... ¿ES QUE NO SABE CONDUCIR?

-Refuerzos en las puertas, barras de protección lateral, pretensores pirotécnicos en los cinturones, carrocería de deformación programada... ¿Para qué?
-Pues, eso digo yo...

-¿Y cuándo va a usar el Airbag ¿eh?
-¿Para qué se necesita un reprise tan exagerado como el del V6?
¿O un avisador de superación de la velocidad, programable?
-Ya ves tú... Por cierto, esta

conversación me recuerda aquel chiste de dos amigos en invierno.
Dice uno:
-“¿No tiene usted frío?” Y le contesta el otro:
-“No señor ¿Para qué voy a tener frío si no tengo abrigo?”



Hay gente que tiene formas muy extrañas de decir te quiero.

Laguna
Verlo es quererlo.



Más de 2.000 instalaciones Renault a su servicio. RENAULT recomienda lubricantes elf

El sol naciente no calienta en Andalucía

LEGARON allá por el 85 y se instalaron en la provincia de Jaén. Nadie dudó que lo hacían para aplicar la innovadora clave mágica que, experimentada en sus lejanas latitudes, debía salvar aquella legendaria fábrica de Linares. Una empresa que durante las dos décadas anteriores había sido líder de ventas con el mítico Land Rover Santana, el todoterreno obligado para las Fuerzas Armadas y de Seguridad.

Cuando todas las marcas tuvieron acceso a ese mercado y dejó de ser una exclusiva para Land Rover, la crisis estaba servida. Y los japoneses, dispuestos a demostrarnos que los milagros existen, anunciaron que aplicarían una fórmula nueva en lo comercial y lo tecnológico. La esperanza anidó en el ánimo de toda una comarca, deprimidísima por cierto, pero la única que cuenta en toda Andalucía con una factoría de vehículos.

Cinco años más tarde no era ningún secreto que los resultados de Suzuki no eran los esperados. Desde entonces, la cara oculta de la multinacional japonesa con respecto a su factoría de Linares no ha dejado de perfilarse hasta quedar al descubierto, tras el reciente anuncio de suspensión de pagos de Santana Motor. Y todo ello cuando hace sólo un mes que anunciaron en Tokio que para 1994 aumentaría en un 10,4 por ciento su producción en el extranjero. Excepto en Linares, donde bajaría.

Curiosamente, nadie ha denunciado que esto estaba en contradicción con los compromisos adquiridos por la multinacional nipona en el laudo dictado en marzo de 1993. Un acuerdo en el que tuvieron que mediar las autoridades andaluzas y comprometerse a una aportación que ascendería a 12.000 millones de pesetas entre créditos sin interés, ayuda para jubilaciones anticipadas y la creación de un parque industrial en los alrededores de Linares.

Por su parte, Suzuki aceptaba el plan de inversiones con una aportación de 17.000 millones de pesetas y la elaboración de una estrategia industrial que permitiera la fabricación de 50.000 coches al año, con una plantilla de 2.400 trabajadores, condiciones aceptadas por el Comité de Empresa. Si todas las partes estaban de acuerdo, ¿por qué este cambio de la multinacional japonesa? Dos razones son posibles. La intención de cerrar definitivamente la factoría española, o tratar de obtener más ayudas del Gobierno, animados por el ejemplo de SEAT.

Todos los linarenses son conscientes de que el 65 por ciento del empleo industrial de esta ciudad está en manos de los japoneses y están dispuestos a defender sus puestos de trabajo. Para Chaves, el problema es como una patata caliente que puede tener repercusiones en las elecciones autonómicas de junio. El presidente andaluz no olvida que en la última manifestación celebrada en Linares participaron 30.000 personas, la mitad de la población. Sus gritos de protesta estaban dedicados a Felipe González, recordándole que está gobernando gracias al apoyo de los andaluces. Quieren soluciones, pero ni oír hablar del PER, que sólo sirve para canalizar ríos sin agua y arreglar cunetas de carreteras sin tráfico.

Ángel Carchenilla

I R A

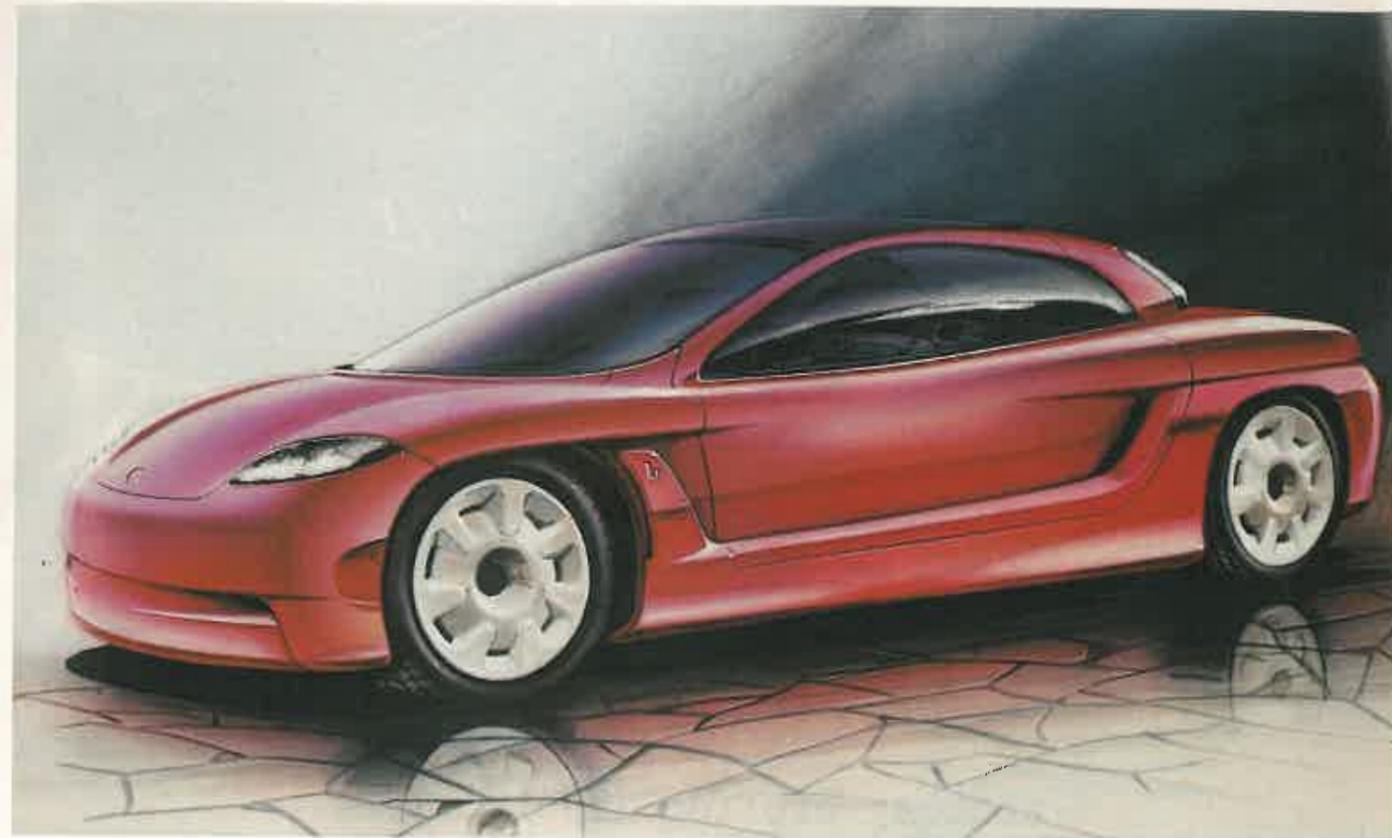
EL PLAN DIRECTOR A DEBATE

DADO a conocer justo ahora hace un año, el **Plan Director de Infraestructuras** volverá en pocas semanas al Consejo de Ministros para que se introduzcan algunas variaciones respecto al pro-



P U N T O

yecto inicial, según dijo el secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, **José Alberto Zaragoza**. En un seminario organizado por el «Club Diálogos para la Democracia» y ante la poco justificada ausencia del ministro **Borrell**, el secretario de Estado afirmó que el PDI alcanza el proceso final de debate y, aunque no se van a realizar más inversiones, sí habrá un sostenimiento a largo plazo de la inversión inicial. Es decir, el ya conocido 1,2 por ciento del Producto Interior Bruto, dedicado exclusivamente a infraestructuras, dentro del 5 por ciento que el Gobierno destina a inversión pública. Zaragoza tiene como objetivo principal priorizar las infraestructuras en nuestro país, un objetivo nada fácil y que contrasta con el resto de Europa. Respecto al **II Plan de Carreteras**, está previsto para dentro de cinco meses, una vez se apruebe el PDI. Según el director general de Carreteras, **José Javier Dombriz**, para el año 2000 se conseguirá otro récord de inversión, cifrado en 430.000 millones de pesetas, similar al de 1992.



EL PORSCHE DE BERTONE

BERTONE está preparando un espectacular Porsche 911 Carrera, de cuatro plazas, que será sin duda una de las estrellas del **Salón de Ginebra**, donde está previsto que haga su primera aparición, según informa el correspondiente de Motor 16 **Giancarlo Perini**. El prototipo, todavía en construcción en los talleres del carrocerero italiano, utiliza la mecánica del 911 Carrera sobre un chasis sobredi-

mencionado. La mayor distancia entre ejes, los pequeños voladizos y, sobre todo, las puertas en «ala de gaviota», le confieren a este deportivo de tres volúmenes un atractivo y nada convencional aspecto, que se complementa con la prolongación del parabrisas delantero hasta el techo para aumentar la superficie acristalada. Además, el habitáculo está diseñado para acoger cómodamente a cuatro pasajeros.

Este **Bertone-Porsche 911 Carrera** está en la línea de los más modernos Lamborghini Mazda, con la disposición del motor central del Lamborghini Urraco. En principio, el nuevo Bertone podría ser la base para proponer la realización de un sedán deportivo a Porsche, pero los nuevos propietarios de **Lamborghini** esperan ver el resultado final para decidir si podrían ofrecerlo a sus entusiastas.

S E M A F O R O S



Chorizos, lo que se dice chorizos, los ha habido siempre y mucho nos tememos que seguirá habiéndolos por los siglos de los siglos. El más reciente ejemplo lo han dado un grupo de ciudadanos extranjeros que se han dedicado a alquilar coches en España y llevarlos al país de nunca jamás, pero sin Peter Pan. El caso es que más de 20 coches han desaparecido de **Avis** y otras pequeñas empresas de alquiler se han visto afectadas por lo que parece una banda organizada. Esperemos que con el aviso, al menos se corte el mal.



¡Qué pocas veces ocurre, pero qué satisfactorio es conocer iniciativas a favor de una mejor utilización de los medios de transporte! En esta ocasión, el premio es para el ayuntamiento de **Las Rozas**, que nunca ha merecido con más justicia el calificativo de Excelentísimo. Los jóvenes que sean denunciados por conducir una motocicleta o un ciclomotor sin casco, podrán elegir entre pagar la multa o acudir a un cursillo de prevención de accidentes. El cursillo es gratuito y en él se impartirán clases sobre educación vial y técnicas de conducción.

BREVES

♦ **EUROPCAR CON SEAT**
Seat y Europcar han firmado un acuerdo anual de cobertura europea. Según este acuerdo, Seat venderá durante 1994 7.375 vehículos a Europcar, una de las tres compañías más importantes del sector de los automóviles. Los primeros modelos que se entregarán serán Toledo e Ibiza, con diferentes equipaciones, y más adelante está previsto que el Córdoba pase a completar la oferta.

♦ **BUTANO MAS SEGURO**
La empresa madrileña IGD, dedicada al diseño, desarrollo y explotación de distintos productos destinados a la industria, ha desarrollado una carcasa especial para Rapsol Butano. Además de las innovaciones técnicas que presenta, la nueva funda facilita el trabajo del distribuidor de las



MERIT, EL NUEVO VECTRA

La comercialización del nuevo Vectra de Opel, el Merit, se iniciará a finales de este mes de febrero al competitivo precio de 2.139.000 pesetas. El Merit, que viene a ampliar la ya completa familia Vectra, cuenta con un motor de 2 litros, 115 caballos y un al-

to equipamiento de serie. Además, a través del denominado paquete «exclusivo», que incluye aire acondicionado, airbag para el conductor y radio casete estéreo por 239.000 pesetas, se puede ampliar el ya de por sí completo equipo.



bombonas de butano y aumenta considerablemente la seguridad activa y pasiva del vehículo.

♦ **RUIZ MATA SIGUE**
José Ruiz Mata inicia un nuevo mandato al frente de GANVAM, la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, tras su reelcción como presidente en la Asamblea General, que se celebró el día 4 de febrero. Al iniciar este nuevo mandato, Ruiz Mata solicitó una vez más la derogación del Impuesto de Matriculación e insistió sobre la urgencia de desarrollar una campaña de esponsoramiento para incentivar la renovación del parque y mejorar la Seguridad Vial.



LANCIA CON LA MODA

LANCIA ha roto los moldes y lo ha hecho como pionera. Con su apoyo a la Pasarela Cibeles se ha convertido en el primer patrocinador de este escaparate de la moda española, que acaba de celebrar su decimonovena edición. La búsqueda del diseño, la innovación estética y el estilo vanguardista de los modelos del fabricante italiano son sin duda una constante que está siempre muy presente en el increíble mundo de la moda.

LLEGA EL MAZDA XEDOS 9

XEDOS es la marca de lujo de Mazda (como Lexus lo es de Toyota o Infiniti de Nissan). Hasta la fecha se comercializaba el Xedos 6, con motores de 2 y 2,5 litros, pero las próximas semanas se comenzará a distribuir los nuevos Xedos 9, el modelo cumbre de la gama cumbre, presentado en el Salón de Francfort. Las cuatro versiones que se ofrecerán en España utilizan el motor de aluminio de 2,5 litros V6



de 24 válvulas, con una potencia máxima de 170 caballos. Incorpora un completísimo equipamiento, como corresponde a su categoría de «sedán personal y exclusivo», según la definición de la propia marca, que ha fijado un precio, 5.990.000 pesetas, para la versión más barata.

EL INTA MEJORA

EL Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, INTA, ha inaugurado nuevas instalaciones para homologaciones y pruebas de seguridad de automóviles, adecuando sus medios a la legislación comunitaria en estas materias. El organismo oficial ha logrado, con las nuevas instalaciones y la modernización de los equipos, aumentar su eficacia en las homologaciones de tipo europeo, incrementando la automatización y mejorando la racionalización del proceso.



DE BUENA FUENTE

✓ **Audi también prepara un compacto.-**

Tras la presentación del Compact de BMW, Audi anuncia el suyo.- Por ahora se sabe que va a ser construido en Ingolstadt, tras haberse barajado varios posibles centros: Bélgica, España (en la planta de Seat de Martorell) y Checoslovaquia (en las instalaciones modernizadas de Skoda). También se sabe que utilizará la plataforma del Volkswagen Golf y que comenzará a venderse a finales de 1996.

El Grupo Fiat aumentará la garantía.-

En un futuro los automóviles del grupo italiano tendrán tres años de garantía.- Aunque de momento los vehículos Fiat, Lancia y Alfa Romeo mantendrán el periodo de garantía de un año, los responsables del grupo piensan aumentar este periodo hasta los tres años. La medida podría ser adoptada en un corto plazo de tiempo.

El peligro japonés.-

Las nuevas plantas japonesas instaladas en Europa fabricaron el pasado año 533.000 automóviles.- Esto supone un crecimiento del 48 por ciento respecto al año 92. Gran Bretaña, con 383.000 unidades, es el país donde más se produjeron, por delante de España (125.000). Hay que considerar también que las exportaciones de vehículos japoneses a Europa disminuyeron un 18 por ciento en el mismo periodo.

BMW Serie 5 Coupé.-

BMW ha entrado en una dinámica vertiginosa de nuevos modelos.- Está presentando el Compact de la Serie 3; a mediados de año, aparecerá el nuevo Serie 7 y prepara para dentro de dos años el nuevo Serie 5, del que se confirma que habrá una versión coupé. A medio plazo pues, BMW podrá ofrecer coupés en tres niveles: Serie 3, Serie 5 y 850.

Los coreanos al asalto de Europa.-

El grupo coreano Daewoo no cesa en su empeño de conquistar los mercados occidentales.- Hace unas semanas pasó a controlar Olcit, la vieja empresa de Citroën en Rumanía. Ahora acaba de comprar IAD, la firma de diseño británica, que ha trabajado en estos últimos años para Audi y Porsche y conocida en España por la réplica del Pegaso. Daewoo quiere tener diseños propios, adaptados al gusto europeo y nada mejor que comprar a un diseñador y su estudio.

BREVES

♦ **TODO VERDEÑO EN MADRID**
El Salón Internacional de 4x4 y Todo Terreno, que organiza Expomotor, se va a celebrar en el pabellón de Cristal de la Casa de Campo de Madrid del 7 al 10 de abril. En esta edición, el público podrá conocer las novedades, probar los vehículos, asistir al mercado de ocasión y, si lo desean, participar en la prueba de regularidad Madrid 24 Horas, que se va a celebrar por primera vez.

♦ **INGENIERIA DE VEHICULOS Y TRAFICO**
Las nuevas tecnologías, los avances en la seguridad de los vehículos y el tráfico serán los temas centrales de las quintas Jornadas universitarias que se celebrarán los días 4 y 5 de marzo en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid.

♦ **DOS RUEDAS EN VALENCIA**
Del 13 al 17 de abril tendrá lugar la cuarta edición del Salón 2 Ruedas, en el que tienen cabida motocicletas, bicisicetas y todo tipo de accesorios para vehículos de dos ruedas. Como siempre, el escenario será el Rochito Fortal de Valencia y paralelamente a la exposición se celebrarán diferentes actos complementarios.

♦ **AVENTURA EN BARCELONA**
Expoaventura '94, del 13 al 15 de mayo en el pabellón español de Montjuïc, será el primer certamen centrado y basado exclusivamente en la aventura. La exposición se completará con diferentes actividades paralelas.



CITROEN, PRIMER ANUNCIANTE EN EL 93

LA empresa especializada en análisis publicitario, Nielsen Repress, ha hecho público el ranking de anunciantes durante 1993, del que se extraen algunos datos de interés para el sector de automoción. Las más de 10 firmas anunciantes se han gastado en el pasado año algo más de 106.000 millones de pesetas, frente a algo menos de 80.000 millones en el año anterior; esto quiere decir que, pese al descenso del 24 por ciento en las ventas, los fabricantes han incrementado su inversión publicitaria en un 34 por ciento. Conviene aclarar que estas cifras se refieren a precios de tarifa y que en modo alguno significan inversión real. Por norma general, las televisiones facturan con descuent-

tos que oscilan entre el 40 y el 50 por ciento (hay cadenas que llegan a ofrecer hasta el 80 por ciento); los diarios, descuentos del 10 por ciento y las emisoras de radio y revistas de información general, descuentos del 30 por ciento. Al margen de esta práctica comercial, cada empresa negocia las mejores condiciones para su inversión publicitaria, por lo que es imposible extraer conclusiones inmediatas del frío análisis de estas cifras. Citroën, con 19.600 millones de pesetas de inversión (a precio de tarifa), es la primera firma anunciante del sector, por delante de Renault (18.400), Opel (12.800) y Seat (12.200). En 1992, Renault fue el primer inversor, por delante de Citroën, Seat y Ford.

A FLORENCIA EN HONDA

HONDA, siguiendo la tradición instaurada desde el momento de la aparición del modelo ST 1100 Pan European, vuelve este año a organizar una nueva edición de su rallye. Una vez más, los usuarios de este señorial modelo de la marca del «ala dorada» tendrán ocasión de reunirse para, esta vez, recorrer «La Ruta Etrusca», partiendo desde la mítica ciudad de Florencia el día 25 de mayo. Los propietarios de una Honda ST-1100 interesados en partici-



par en esta edición deben dirigirse por fax a Montesa-Honda, Departamento de Promoción, número de fax 93-5742678. Como las plazas son muy limitadas, se adjudicarán por riguroso orden de llegada.

DE CARRERAS CON LA BASURA

LAMENTABLEMENTE tengo que transitar diariamente por la carretera de Valencia por su salida desde Madrid. Lo digo porque si no son los kilómetros más peligrosos de nuestra geografía, poco le falta.

La desidia es general y el caos total. Los primeros metros deparan una sorpresa al automovilista que se despiste ligeramente: una zanja sin protección a la que caen al menos dos coches diarios. De noche y cuando llueve casi hay que bajarse para ver las rayas del suelo. Por las mañanas, a partir de las 9,30 más o menos, los camiones de la basura echan carreras entre Arganda y la M-40 ocupando los dos carriles y atosigando a los demás automovilistas. Los camiones de arena que acuden a las graveras de la zona pierden parte de su carga sobre el asfalto pero nadie lo vigila... pronto se creará la asociación de afectados por estos kilómetros y cuando las manifestaciones corten la carretera dos veces, alguien tomará cartas en el asunto.

Antonio Melitón y 10 firmas más
Madrid



MAS NEUMATICOS

SOY un asiduo lector de vuestra revista y aprovecho la ocasión para felicitaros por el especial del décimo aniversario. Pero sigo echando en falta un apartado en el que informéis sobre los diferentes tipos de neumáticos y los precios existentes en el mercado español. También me gustaría que publicárais con más frecuencia las pruebas referentes a las características técnicas sobre dichos neumáticos.

Andrés Castillejo
Madrid

R.- Solemos realizar pruebas de

neumáticos regularmente, sin embargo resulta difícil publicar una lista actualizada de todos los neumáticos que se venden en España por la extraordinaria competencia que existe y por el impresionante abanico de precios que se baraja. En cualquier caso, esté al tanto, pronto se llevará una sorpresa.



¿Y EL CASCO QUE?

DE nuevo los ciclistas vuelven a ser noticia debido a un desgraciado accidente y de nuevo los automovilistas también vuelven a ser noticia debido a un desgraciado accidente. Pero si un motociclista está obligado a llevar casco, ¿por qué los ciclistas no? En este caso, el casco de ciclista podría haber salvado a Antonio Martín. Es cierto que algunos conductores no toman las precauciones necesarias y se echan encima de los ciclistas sin piedad, pero ni mucho menos son los únicos culpables.

La DGT debería precisar una normativa clara y «mojarse» en un tema en el que parece que existen demasiadas lagunas. ¿Tienen que ir en fila india o no? ¿Pueden invadir la calzada momentáneamente o no? Si uno se encuentra con un pelotón de ciclistas ¿tiene que ir horas tras ellos respetando una mínima distancia para adelantar o puede hacerlo aunque exista un mínimo riesgo para ellos?

Por último, ¿para cuándo el cierre alternativo de determinadas carreteras en fines de semana?

Carlos Morán
Madrid

POLO POR VECTRA O LAGUNA

DISPONGO de un VW Polo GT, pero desearía un automóvil con más capacidad de carga y habitabilidad, gasolina o diesel, de 90 a 140 caballos de potencia y de 2 a 2,5 millones de pesetas. Algo como

un R-19, Opel Astra... O algo como el Opel Vectra o el nuevo Renault Laguna. Hago 20.000 kilómetros al año de los cuales la mitad en trayectos cortos y el resto en viajes de vacaciones relativamente largos.

Emilio García
Noja, Cantabria

R.- Nos da usted muchas pistas, sin embargo podríamos estar hablando de al menos 50 modelos diferentes. Pero tranquilo, no le vamos a recomendar los cincuenta. Dadas sus exigencias y la cantidad de dinero que podría invertir, nos inclinamos por recomendarle una berlina de gasolina de 95 ó 115 caballos con el espacio que usted exige. Versiones disponibles tanto en Renault, con el nuevo Laguna, como en Opel, con el Vectra.

El Laguna está mejor realizado pero no es tan amplio como el Vectra. Si quiere que su coche lleve aire acondicionado tendrá que decidirse por el Laguna que, incluso en la versión menos equipada (y más barata), lo ofrece.

COMPRAR UN REGATA

ME quiero comprar un Fiat Regata 70 del año 87 con 65.000 kilómetros por un precio de 690.000 pesetas. ¿Qué les parece la compra? ¿Se le puede poner cambio automático?

Angel Fernández
Vigo

R.- Teniendo en cuenta el ajustadísimo precio con el que este coche se comercializó en su día (poco más de un millón de pesetas), el modelo que le venden nos parece bastante caro. Tendría que venderse a alguien de confianza, que el coche no hubiese dado un problema en su vida y que estuviese estupendo de chapa y motor, y aún así sería un precio elevado. Por otra parte, Al Fiat Regata 70 no se le puede instalar cambio automático.



BMW Compact

TECNOLOGIA A SU ALCANCE



El sur de España ha sido el marco elegido por la marca alemana para realizar las primeras pruebas dinámicas con la prensa de su nuevo modelo, el 316i Compact. Con este modelo, BMW aplica sus soluciones técnicas a un concepto que otros fabricantes han estado explotando durante años, el pequeño deportivo familiar. Es decir, BMW ha descubierto el Golf.



NO hay otro como este coche. No cabe la menor duda que se trata de un ejemplar único. Es pequeño, pero no demasiado, tan sólo unos 20 centímetros lo separan de la media de sus rivales más directos. Así mismo, es un poco más ancho, pero lo que de verdad marca su carácter es que se trata de un coche de propulsión a las ruedas posteriores. Tal y como lo hacen las berlinas más lujosas y prestigiosas del mundo.

Está claro que se trata del BMW más accesible de la gama pero, casi con toda seguridad, será más caro que cualquiera de los modelos comparables. El precio, que todavía no ha sido revelado oficialmente, incluirá como equipamiento de serie elementos tales como el antibloqueo de frenos, el *airbag* para el conductor, la dirección asistida y todos los elementos propios de un coche de alto nivel. Inicialmente, por lo menos durante seis meses, la única versión disponible será el 316i de 102 caballos, que emplea el nuevo motor de cuatro cilindros ya visto en las berlinas de la serie 3. Más adelante llegarán otras versiones: en primer lugar, el 318 iS con el motor de 16 válvulas y 140 caballos. El crecimiento de la gama comprende la posible introducción

CARACTER BMW
Por delante nada delata la nueva carrocería de la Serie 3.



PRESENTACIÓN ESPECIAL
Tal y como es normal en la casa, hay acabados para todos los gustos.



LAS LLANTAS
De la marca M Technic, dan al Compact un aspecto diferente, digno de la tradición deportiva de la marca.

FICHA TECNICA



	316i	318iS
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.596	1.796
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,7 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	102 cv/5.500	140 cv/6.000
Par máximo / r.p.m.	15,3 mkg/3.900	17,8 mkg/4.500
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,4	10,4
FRENOS		
Sistema (Del/Tras)	Discos/Tambor. ABS	Discos/Disco. ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1.215	1.255
Largo/ancho/alto (mm)	4.210/1.698/1.393	4.210/1.698/1.393
Capacidad del depósito (l)	52	52
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,3	10,5
Velocidad Máxima (km/h)	188	209
Consumo Urbano (l/100 km)	9,1	10,6
A 90 km/h (l/100 km)	5,7	6,5
A 120 km/h (l/100 km)	7,5	7,9



PORTENTOSO MOTOR.
Parece mentira que 1.600 centímetros cúbicos den tanto de sí.



INTERIOR CLASICO
No hay cambios importantes en el interior de los Compact.

de la versión de cinco puertas, así como un nuevo motor turbodiesel de cuatro cilindros y 1.900 centímetros cúbicos, que desarrollará 90 caballos. Lo que sí que han dejado claro los responsables de la marca es que no habrá motores de seis cilindros en la gama Compact.

Al margen de la cuestión precio, la única desventaja del Compact frente a sus rivales reside en su limitada producción. Los planes de fabricación prevén una cadencia de 40.000 unidades a lo largo de este año y 70.000 en 1995. Esta limitada producción impide por el momento, iniciar la comercialización en un mercado tan importante como el americano.

Al volante del Compact uno se siente un tanto confuso, ya que todo invita a pensar que se trata de otro Serie 3; pero, sin embargo, este coche tiene un carácter propio. El principal responsable de esto es el nuevo esquema de suspensión posterior. Resulta efectivo pero, en comparación con las berlinas, es algo más nervioso. La estructura de esta nueva suspensión es de brazo oblicuo con muelle y amortiguador separado. La reducción del voladizo posterior también ha supuesto una ligera variación en el reparto de pesos. En el interior no hay diferencias respecto a las berlinas, sin embargo el maletero se ha visto notablemente reducido. Este menor volumen se ve compensado, en parte por la mayor funcionalidad que supone el disponer de un portón posterior.

El resto de la mecánica es semejante al de las berlinas. Es curioso ver cómo en el 316i se ha optado



ASALTO AL PODER GOLF

Era inevitable, había que comparar el nuevo BMW con el coche que hasta ahora era la referencia más cercana: el Volkswagen Golf. Evidentemente hay diferencias notables entre uno y otro, sobre todo porque, hoy por hoy, la gama que ofrece es muy reducida, pero está bastante claro que el modelo que más puede sufrir con la llegada del pequeño BMW será el Golf. Los 1.600 centímetros cúbicos del BMW no pueden

luchar de igual a igual con los dos litros del Volkswagen pero, según los estudios de marketing, hay una parte del público que renunciará a gusto de la potencia, con tal de conducir un BMW.

La veintena de centímetros de diferencia no debe influir en la decisión del futuro comprador. La comparación no puede ser directa, dada las evidentes diferencias, pero sí que se puede realizar una aproxima-

ción. En un primer análisis realizado durante esta primera toma de contacto, queda claro que el Golf mantiene una ventaja en lo que se refiere a cuestiones tales como la relación entre el tamaño externo y la habitabilidad, la agilidad o la facilidad de conducción. En el otro lado de la balanza, el BMW se impone en aspectos tales como el estilo, la imagen de marca, la sofisticación técnica o las prestaciones, sin olvi-

por un sistema de frenos con discos macizos delante y tambor detrás. Este sistema es perfectamente compatible con el antibloqueo de frenos que viene montado de serie. Sin embargo, en el 318iS el sistema dispone de disco ventilado delante y disco macizo detrás.

En general, las prestaciones del coche están a la altura, gracias al



motor y al correcto escalonamiento del cambio. A propósito del cambio, hay que mencionar que también están disponibles con cambio automático de cuatro velocidades.

En la presentación, ha habido oportunidad de ver las diversas opciones que tiene la marca previstas en función del tipo de cliente. Al igual que en el resto de los mode-



dar la gran innovación que supone la llegada de un coche de propulsión posterior a este segmento. Si bien, para una parte del público, el aspecto de la conducción resulta secundario, para aquellos que buscan un nuevo placer de conducción, el BMW será su coche. En un mo-

mento en el cual la tracción a las ruedas delanteras parece imponerse, es grato ver la respuesta de BMW, fiel a la propulsión posterior.

La llegada de este coche parece desempolvar la aparentemente enterrada polémica entre las bondades y maldades de la tracción de-

lantera y la propulsión posterior. Sobre este tema todavía queda mucho que hablar, por lo menos en lo que afecta a coches dirigidos al público más exigente.

Aunque el Volkswagen sea el abanderado de esta categoría, hay otros modelos, tales como el Lancia Delta, el Citroën ZX, el Peugeot 306, el Opel Astra, el Ford Escort o el Renault 19. Todos ellos están en el mismo nivel, pero sufrirán menos la llegada del nuevo modelo, sobre todo si se tienen en cuenta las modestas cifras de producción.



los BMW, existe una larga lista de opciones que permite la más completa realización del coche a la medida del cliente. La comercialización en España se iniciará a lo largo de la próxima primavera. Gracias al Serie 3 Compact, a partir de ahora tener un BMW va a estar al alcance de mucha más gente. ○

G.P./V.P.

Citroën Evasion

TENDENCIA DEFINIDA

La cita del Salón de Ginebra, del 10 al 20 de marzo, es la elegida por Citroën para dar a conocer directamente al público y a la prensa su nuevo Evasion. El nombre lo dice todo sobre las pretensiones de este vehículo, desarrollado al 50 por ciento entre PSA (Peugeot-Citroën) y Fiat. Su fabricación se lleva a cabo íntegramente en el nuevo Centro de Producción de Sevelnord de Hordain, próximo a la ciudad francesa de Valenciennes. En el país vecino, la comer-

cialización del Evasion está programada para primeros de julio y, a partir de septiembre, en España.

Las líneas fluidas de la carrocería encubren una plataforma un centímetro más larga que la de un Xantia, midiendo en total 4,45 metros; por lo que, por tamaño, el Evasion se encuadra dentro del segmento de las berlinas medias-grandes.

Para motorizar al Evasion, Citroën ha previsto inicialmente dos versiones, ambas de gasolina, ya conocidas

en los modelos «convencionales» como Xantia, XM o Peugeot 405 y 605. Se trata en ambos casos del 2.0 de gasolina que recibe en la versión más potente un turbocompresor. A este respecto se podrá optar pues entre disponer de 123 ó 150 caballos. En cuanto al motor turbo, comentar que optimiza en gran medida la respuesta, gracias a un par muy incrementado respecto al motor atmosférico y que se mantiene constante durante una amplia gama de utilización.

FICHA TÉCNICA

	2.0	2.0 T
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	1 en cabeza	1 en cabeza
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección elect. + turbo
Compresión	9,5 a 1	8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	123 cv/5.750	150 cv/5.300
Par máximo / r.p.m.	17,6 mkg/2.750	24,5 mkg/2.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	12,35	12,35
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Discos/Tambores.	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1.510	1.575
Largo/lancho/alto (mm)	4.454/1.812/1.710	4.454/1.812/1.710
Capacidad del depósito (l)	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	13,1	11,0
Velocidad Máxima (km/h)	177	195
Consumo Urbano (l/100 km) A 90 km/h		
(l/100 km)	11,8	12,8
A 120 km/h (l/100 km)	9,4	9,8



Está claro que el concepto monovolumen va a marcar la actualidad de esta década en cuanto a vehículos de turismo. Las relaciones entre PSA y Fiat han propiciado que ambos grupos vayan a presentar sendos modelos desarrollados en común.



PRACTICAS
Las dos puertas laterales deslizantes que permiten un fácil acceso y facilitan las operaciones de desmontaje de los asientos.

TODAS LAS POSIBILIDADES

Con hasta cuatro filas de asientos modulares, el Evasion puede transportar confortablemente a ocho personas, midiendo lo mismo que un Xantia. Los asientos delanteros rotantes, el cambio en la consola y el freno de mano a la izquierda, facilitan el paso por el pasillo central.



La gama constará de tres niveles de acabado denominados X, SX y VSX, siendo este último el alto de gama e incluyendo un lujoso equipamiento que incluirá el sistema antibloqueo de frenos ABS, opcional en el resto de las versiones.

La carrocería modulable puede estar acondicionada para 5, 6, 7 u 8 personas, según la distribución de los asientos en el interior de la espaciosa carrocería. Este dispone de dos puertas correderas que hacen muy accesible el habitáculo para sentarse o para montar y desmontar los asientos, dependiendo del uso que se vaya a dar al Evasion. Como opción, otras dos aberturas están previstas, en forma de techos practicables (el posterior con apertura eléctrica). El piso, totalmente plano, la palanca de cambios incluida en el tablero de mandos y el freno de mano a la izquierda del conductor, presentan una plataforma plana, libre de obstáculos que pudieran dificultar el paso de los ocupantes.

El importante incremento de este peculiar segmento del monovolumen, representado fundamentalmente hasta ahora por el Renault Espace, el Chrysler Voyager, el Nissan Serena y el Pontiac Trans Sport, ha decidido a los dos gigantes, mediante su particular *joint venture*, a lanzar esta saga de modelos destinados, según sus propios estudios de mercado, a una clientela relativamente joven (40 años), con un número medio de hijos superior a dos y en busca de un vehículo de estilo original e impactante, que se corresponda a su nuevo estilo de vida. ○

J. L. S.

MONOVOLUMENES 94: EL RESTO DE LA FAMILIA

GRACIAS a sus primeras apariciones durante las pruebas, ya se ha podido conocer el aspecto de los modelos análogos del Evasion de Fiat y Lancia. A ellos habrá que sumar el de Peugeot, que es muy parecido.

Los cuatro comparten la misma base: estructura diseñada por el sistema informático CAO dividida en un bloque delantero motopropulsor y una célula habitable. En cada caso, el propio fabricante dará al modelo su impronta y su estilo propio. Curiosamente, ninguna motorización diesel está prevista por ahora en ninguno de los casos. Se sabe que el Lancia estará en un nivel superior en cuanto a equipo y acabados, algo que ya se adivina exteriormente gracias a su llamativa calandra. El Fiat, al igual que el Citroën, dispone de una bandeja trasera para cerrar el espacio del maletero. Alfa, la quinta marca englobada en Sevel (Sociedad Europea de Vehículos Ligeros), ha desestimado entrar en el proyecto al considerar este segmento poco compatible con su imagen, más deportiva.

Fotos: Giancarlo Perini



TOQUE LANCIA. Este modelo será más lujoso.



POLIVALENCIA FIAT. Agil, capaz e ideal para el ocio.

NUEVA SERIE ESPECIAL

CITROËN ZX
Code

EL CÓDIGO DE UN CAMPEÓN

El ganador de la Copa del Mundo '93 comienza el año con un gran triunfo: Citroën ZX Rallye Raid Campeón del Rallye París-Dakar-París '94.

Una nueva victoria que la celebramos con usted presentándole una serie muy especial: el nuevo Citroën ZX Code. Heredero de toda la potencia, seguridad y robustez de un Campeón. Un código de elegancia, estilo y personalidad que le distingue del resto.

Una nueva serie limitada con 3 niveles de acabado y un equipamiento* que no le pone límites: llantas de aleación ligera, dirección asistida, volante regulable en altura, cierre centralizado con mando a distancia,

retrovisores eléctricos regulables desde el interior, elevalunas eléctricos, faros antiniebla, pre-equipos de radio, tapicería exclusiva de terciopelo.

Una Nueva Serie Especial con una amplia gama de motores gasolina: 1.4i, 1.6i y el super-deportivo 16 válvulas con 155 CV.

También podrá elegir entre sus motores Diesel y Turbodiesel. Motores con una robustez y unas prestaciones reconocidas que le han llevado a ser líder en ventas en el mercado diesel en 1993.

Descubra el código de un Campeón con la Nueva Serie Especial Citroën ZX Code.

GAMA CITROËN ZX DESDE 1.440.000 PESETAS**

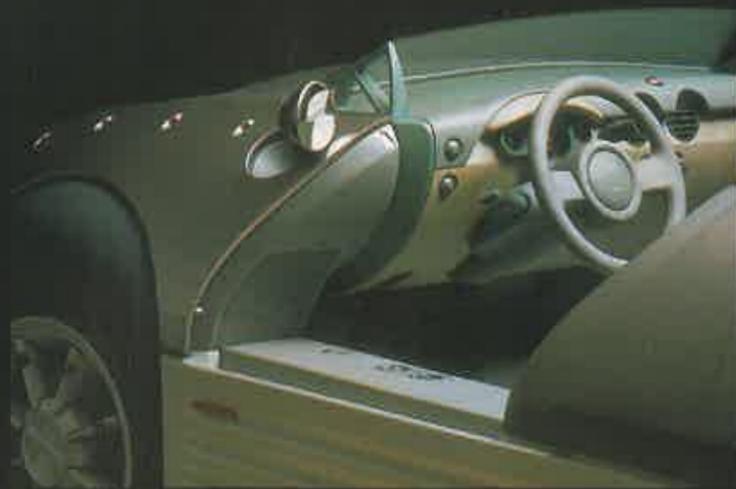


CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS



* Según versiones. ** Precio máximo recomendado. Incluye IVA, impuesto de Matriculación, transporte y oferta promocional.

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI



LO ÚLTIMO

PARA EL *Renault Argos* VERANO DEL 2004

Con objetos volantes identificados o sin ellos, lo que es bien cierto es que en el 2004 los automóviles habrán cambiado radicalmente. Renault presenta en el Salón de Ginebra una propuesta de cabrio realizada sobre la base del Twingo y con sorpresas adicionales.

DENTRO de diez años, una vez superada la barrera psicológica del 2000, el panorama automovilístico mundial habrá sufrido una tremenda evolución. Y parece ser que el vehículo de ocio adquirirá una importancia sólo comparable a la de la fiebre por no contaminar o la de reciclar hasta el último tornillo. Renault ya piensa y proyecta para el siglo XXI y también para los mortales que por entonces puedan permitirse viajar en un descapotable. El resultado podrá verse en el Salón de Ginebra y es un ejercicio de estilo llamado Argos (personaje mitológico a quien se representa con cien ojos), realizado por un equipo cuya media de edad no supera los 30 años y que reúne a jóvenes de 14 nacionalidades.

Se trata de un único concept-car (sólo existirá una unidad), en cuyo diseño se ha dado rienda suelta a la imaginación sin pretender acercarse demasiado a la realidad, aunque sea a la de dentro de diez años. El Argos utiliza curiosamente la base rodante del Twingo: la caja de cambios, el motor y la funcionalidad de sus mandos. Es un cabriolet ligero de tres plazas repleto de sorpresas, rebosante de ideas prácticas y soluciones sofisticadas como la de los espejos retrovisores, alojados y escondidos en las aletas y que no salen hasta que se arranca el motor. O las puertas, que se deslizan hacia atrás (algo similar al sistema del BMW Z1) para esconderse en el espesor de los flancos de una carrocería ligera y resistente

realizada en kevlar. En el interior se mezclan materias nobles como la madera de cerezo o el cuero, con la funcionalidad de pocos y bien situados mandos de control y la simplicidad de una arquitectura que se olvida voluntariamente del techo de lona o el parabrisas. No se olvida, sin embargo, un aspecto importantísimo entre la juventud de ahora y de siempre, la música en el automóvil. El pasajero de la tercera plaza tiene en su mano el control sobre un equipo Philips con telemando extraíble incrustado al «piano de cola», un maletero con la forma de ese instru-

mento musical cuya tapadera se abre como la de un piano.

Por último, el motor del Twingo, elegido por su tamaño y compacidad, presenta un atractivo diseño y se combina con un cambio semiautomático por medio de una palanca junto al volante.

Para los que piensan que dentro de diez años el cielo no estará surcado de aeronaves al estilo Blade Runner, el Argos es una buena demostración de lo que vendrá.)

LA SOFISTICACION PERSONIFICADA

El concept car de Renault se insinúa como un acercamiento a lo que pueden ser los vehículos de ocio pasada la barrera del año 2000. Una combinación de materias nobles, como madera y cuero, con compuestos utilizados en Fórmula 1, como el kevlar y soluciones sofisticadas. Un atarde de imaginación.



Peugeot 306 S16

FUERZA Y EQUILIBRIO

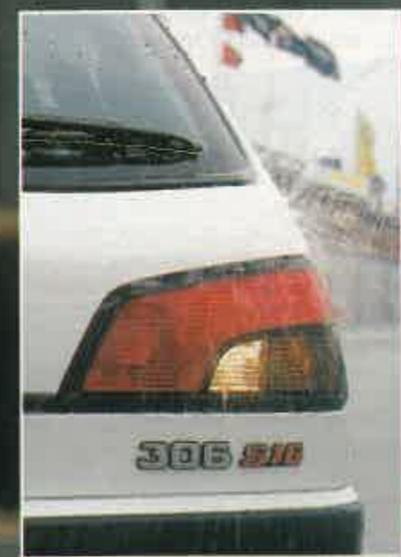
El club de los 16V tiene otro socio: el Peugeot 306 S16. El nuevo modelo de la marca del león hace gala de unas cualidades dinámicas excelentes, incorpora un equipamiento muy completo y tiene un precio competitivo. Únicamente le falta algo más de garra.

VIRTUDES
 Posición al volante
 Equipamiento y acabado
 Estabilidad excelente

PEUGEOT 306 S16 3P.
PRECIO: 2.870.000 PTAS.

Motor falto de carácter
 Recuperaciones lentas
 Rueda de repuesto de emergencia

DEFECTOS



PRUEBA
 Motor 16



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

LOS Peugeot 306 con carrocería de tres puertas acaban de aparecer en España y con ellos llega el esperado 306 S16, el modelo más potente y deportivo de esta gama que hace gala de un aspecto bastante discreto pero a la vez elegante y agresivo.

Para algunos, esto denota cierta falta de personalidad y echan en falta algo más de «cosmética» aerodinámi-

ca, pero lo cierto es que el S16 no pasa desapercibido y transmite mucha energía.

Con el motor de dos litros y 16 válvulas, el Peugeot 306 S16 entra a formar parte del cada vez más completo grupo de polivalentes que disfrutan de las excelencias de una culata de 16 válvulas y un comportamiento de marcado acento deportivo. Los responsables de la marca declaran una potencia máxima de 155 caballos a 6.500 vueltas e incorporan un sistema de admisión variable que permite mejorar la respuesta a bajo y alto régimen, pero lo cierto es que, al 306 S16, le falta garra. El motor denota una cierta falta de rabia frente a las mecánicas de la competencia y defrauda un poco

BIEN EQUIPADO...
En el 306 S16 no se echa nada en falta, incorpora un equipamiento muy completo.

... Y ACABADO
La calidad de acabado no tiene reproche. Los asientos, tapizados parcialmente en cuero tienen un buen aspecto.

en su respuesta a bajo régimen, un tanto perezosa.

Lo cierto es que el Peugeot 306 S16 anda y mucho, pero la sensación de aplastamiento al asiento se echa en falta. Es tan progresivo en su funcionamiento que sólo cuando se está por encima de las 5.000 vueltas uno se da cuenta de que el coche es todo un «16 válvulas», mientras que por debajo de 3.000 rpm. la respuesta es mínima.

Todo esto obliga a jugar bastante con el cambio cuando se quiere sacar partido a la mecánica, lo cual no supone mucha molestia para los más marchosos, puesto que el manejo es excelente. Las marchas se engranan con mucha facilidad y rapidez y los desarrollos del cambio están muy bien adaptados y permiten exprimir las posibilidades del motor sin contemplaciones.

Sin duda alguna, el apartado más brillante del 306 S16 es el comportamiento. Por supuesto, las suspensiones incorporan algunas modificaciones de corte deportivo: se ha endurecido el tarado de los amortiguadores, disminuye la flexibilidad de los muelles delanteros, aumenta el diámetro de las barras estabilizadoras, se ha rebajado cinco milímetros la altura del tren trasero y los elementos elásticos del sistema autodireccional del tren trasero han visto reforzada su rigidez un 30 por ciento.

Con todo esto y una carrocería autoportante que, al tener sólo tres puertas, gana también en rigidez, la estabilidad del Peugeot 306 S16 es extraordinaria. Tanto que admitiría sin problemas más caballos bajo el capó.

En curvas rápidas, el S16 pisa con firmeza y aporta una gran seguridad al conductor, mientras que en las curvas lentas, únicamente se consigue hacer deslizar la parte trasera cuando se aborda la curva girando la dirección con mucha brusquedad en el momento de iniciar el apoyo.

Así pues, a los que les gusta ir rápido, pero sin sustos, podrán circular a buen ritmo sin encontrarse en apuros en ningún momento, mientras que los más volantistas podrán disfrutar a tope con la conducción del S16.

El tren delantero es muy preciso y lee perfectamente el terreno sin perder motricidad, lo que permite colocar el coche siempre en la trayectoria elegida con mucha facilidad. A todo esto contribuye también una dirección bas-



RAPIDO Y SEGURO
La estabilidad es una de las mejores bazas de 306 S16 y permite circular rápido y seguro. A pesar de incorporar amortiguadores más duros, el nivel de confort es envidiable.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aluminio. Distribución: doble árbol de levas en cabeza, accionado mediante una correa dentada. Sistema de admisión de características acústicas variables (ACAV). Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 155 CV (111,6 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 19,0 mkg (182,5 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª: 13,3 km/h. En 3ª: 19,2 km/h. En 4ª: 25,4 km/h. En 5ª: 32,5 km/h.

DIRECCION

Sistema: de cremallera y piñón con asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 11,3 metros.

FRENOS

Delanteros: discos ventilados (266 m.m. de Ø). Traseros: discos (247 m.m. de Ø). Antibloqueo de frenos: Bendix, de cuatro captadores.

SUSPENSION

Delantera: independiente, de tipo pseudo McPherson con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: independiente, de brazos tirados con amortiguadores hidráulicos, barra de torsión, barra estabilizadora y calas de dureza diferenciada.

RUEDAS

Neumáticos: 195/55 VR 15. Llantas de aluminio de 6J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.160 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 29 km/h de promedio **12,1**

CARRETERA
A 90 km/h de crucero **6,5**
En conducción rápida **14,3**

AUTOPISTA
A 120 km/h de crucero **8,2**
A 140 km/h de crucero **10,8**

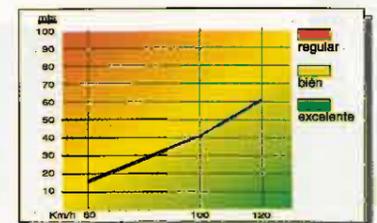
CONSUMO MEDIO POND.
Litros 100/km **10,0**

AUTONOMIA MEDIA
Kilómetros recorridos **550**

PRESTACIONES

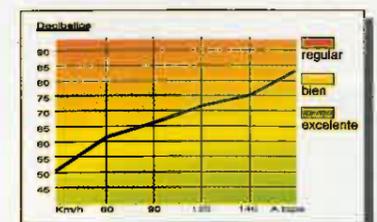
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	212,4
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,9
1.000 m salida parada	30,5
De 0 a 100 km/h	9,5
Recorriendo (metros)	159
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,0
recorriendo (metros)	225
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,7
recorriendo (metros)	325

FRENOS



A 60 Km/h:	16,0
A 100 Km/h:	40,7
A 120 Km/h:	61,0

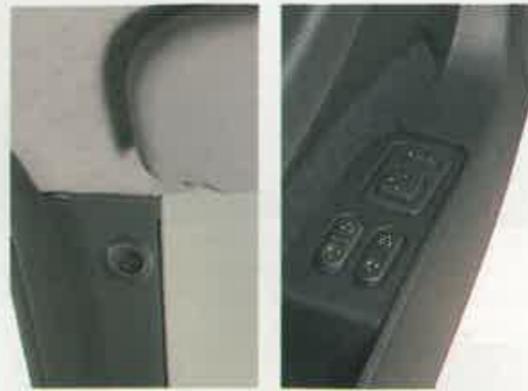
SONORIDAD



Al ralentí:	51,7
A 60 Km/h:	62,8
A 90 Km/h:	67,1
A 120 Km/h:	72,6
A 140K m/h:	75,2
A Tope:	84,2

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España S.A. Ctra de Villaverde km 7,6. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.143 puntos de asistencia en toda España.



DETALLES
Los sensores de la alarma, los mandos de las elevalunas y retrovisores y el control remoto de la radio son detalles del S16.

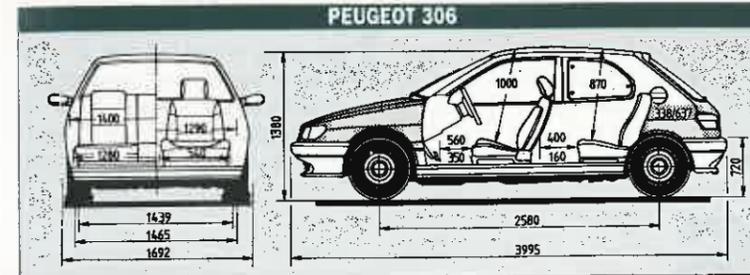
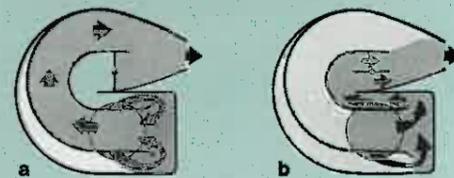


tante directa y una asistencia de tacto envidiable. No hay que olvidar las cualidades dinámicas de los frenos, que hacen gala de unas distancias de frenado muy cortas y admiten perfectamente un trato duro sin perder eficacia. Además, el ABS de cuatro captadores se incorpora de serie en el S16 y su funcionamiento es destacable, permitiendo apurar mucho las frenadas sin actuar antes de tiempo.

También hay que hacer una mención especial al puesto de conducción, simplemente perfecto. Los

ADMISION VARIABLE (A.C.A.V.)

El 306 S16 incorpora el dispositivo de Admisión de Características Acústicas Variables, cuyo objetivo es optimizar la entrada de aire en las cámaras de combustión. El sistema A.C.A.V. dispone de un repartidor principal del aire para cada cilindro en el que se integran dos conductos de admisión de longitud y anchura diferente y una electroválvula que selecciona el conducto más adecuado. El conducto más largo y estrecho (a) permite mejorar el par y ganar respuesta en baja, mientras que el corto y ancho (b) actúa a partir de 5.100 rpm. y optimiza la potencia y la respuesta en la zona alta de vueltas.



EQUIPAMIENTO

El equipamiento de serie comprende: faros antiniebla delanteros, alarma sonora de faros encendidos, retrovisores exteriores térmicos con reglaje eléctrico, cierre centralizado con mando a distancia, alarma y supercierre de seguridad en las puertas, elevalunas eléctricos delanteros con mando secuencial en el lado del conductor, dirección asistida, ABS, llantas de aleación, asiento del conductor con reglaje en altura y apoyo lumbar, asiento trasero abatible asimétricamente, tapicería de los asientos guarnecida en cuero y terciopelo, volante y cinturones de seguridad regulables en altura, volante y pomo del cambio forrados en cuero, depósito del combustible con apertura desde el interior, lector de mapas, reloj digital y temperatura exterior.



UNA BUENA BASE PARA GANAR

BORJA Moratal, el actual responsable de las actividades deportivas de Peugeot Talbot España, será también el encargado de pilotar el nuevo arma de la marca en el Campeonato de España de Rallyes. El piloto madrileño comentaba a Motor 16 sus impresiones y expectativas con el nuevo coche.

«El 306 S16 de Grupo A lo estamos desarrollando conjuntamente entre PTS Francia y nosotros y esperamos tenerlo disponible en el mes de junio. Tengo muchas esperanzas puestas en el nuevo 306 porque partimos de una base muy buena. Es un coche con unas vías mucho más anchas que las del 309; incluso, dentro de su categoría, es de los vehículos más anchos del mercado y la posición del motor está más retrasada con respecto al eje, lo que supone un mejor reparto de pesos que lo hará todavía más equilibrado. También hay que tener en cuenta que es un motor de dos litros, por lo que esperamos obtener una mejor respuesta en baja y mejorar la potencia. En el 306 S16 Grupo A nuestro objetivo es alcanzar en torno a los 225 caballos, que unido a una importante reducción de peso nos permitirá ser muy competitivos y aspirar al campeonato.»

EL GRUPO A DE PEUGEOT El 306 S16 será el coche oficial de Peugeot Talbot España en el Nacional de Rallyes. Borja Moratal, su piloto, tiene puestas muchas esperanzas en el nuevo coche.

asientos de tipo baquet ofrecen una sujeción lateral excelente y además están correctamente alineados con el volante y los pedales. A esto hay que unir que, en el asiento del conductor, se puede regular la altura, el apoyo lumbar y la posición del reposacabezas, mientras que el volante, forrado en cuero, también puede moverse en altura y disfruta de un diseño, un grosor y un tacto sensacional. La única pega es la falta de un acelerador más adecuado para poder realizar el puntaje a los conductores aventajados.

Pero el comprador de este tipo de coches también exige un equipamiento interior completo, dado el precio que paga, y el 306 S16 está a la altura de las circunstancias. En el equipamiento del S16, la única laguna es que el aire acondicionado no sea un elemento de serie y no se ofrezca el airbag ni siquiera en opción. Por lo demás, no hay reproche posible. A los elementos de corte deportivo se suman otros de corte lujoso, como la tapicería en cuero y terciopelo, el doble espejo de cortesía o el esmerado nivel de acabado. El Peugeot 306 S16 no será el «16V» más rápido del mercado, pero hace gala de un bastidor envidiable, ofrece un espacio interior muy bien aprovechado, tiene un equipamiento muy completo, resulta muy fácil de conducir a buen ritmo... y cautiva a todos aquellos que se ponen a sus mandos.

Víctor M. Fernández
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

El Peugeot 306 S16 (2.870.000 ptas. y 155 CV) entra en un club de tremenda rivalidad, el de los «GTI 16V». Frente a él se sitúan rivales como el Citroën ZX 16V (2.866.455 ptas. y 155 CV), Fiat Tipo 2.0i 16V (2.346.000 ptas. y 148 CV), Ford Escort RS 2.000 (2.689.000 ptas. y 150 CV), Lancia Delta 2.0i 16V LS y 142 CV, Mazda 323 GT (2.842.000 ptas. y 142 CV), Nissan Sunny GTI 16V (2.716.000 ptas. y 142 CV), Opel Astra GSi 2.0 16V (2.976.000 ptas. y 150 CV), Renault 19 RSi 16V (2.435.000 ptas. y 137 CV), Rover 220 GSi 16V (2.349.000 ptas. y 136 CV) y VW Golf GTI 16V (2.910.000 ptas. y 150 CV). De éstos, el Lancia, Mazda y Nissan incorporan aire acondicionado y ABS de serie, mientras que el Fiat, R-19 y Rover ofrecen ambos elementos en opción y el resto disfruta de serie del ABS y el aire es opcional. El Peugeot 306 S16 se sitúa en una situación muy competitiva frente a sus rivales en su relación precio/potencia/equipamiento.

OPCIONES

Aire acondicionado con regulación de climatización: 164.300 pesetas. Equipo Audio 3030 con mando en el volante: 72.500 pesetas. Pintura metalizada: 33.000 pesetas.

Lancia Delta HF

LETRAS MAGICAS

GRAN parte del prestigio de Lancia se ha labrado en los tortuosos tramos que configuran el Mundial de Rallyes, donde el Delta ha sido el dominador absoluto, ganando del 87 al 92 el Mundial

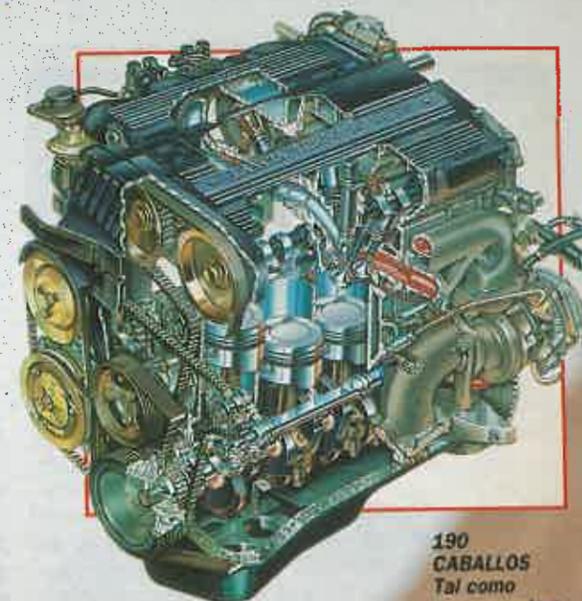
de marcas. En la nueva gama Lancia Delta faltaba una versión que pudiera continuar esa tradición deportiva del modelo, mantenida durante muchos años, por la marca italiana que, para satisfacer las exigencias

de esa parte incondicional de su público, acaba de poner a la venta el Delta HF, un coche que hereda las siglas que siempre han distinguido a lo mejor de Lancia en competición. Como buen heredero de las letras



Lancia ha recuperado la tradición HF en el Delta, unas siglas que van unidas a los coches más deportivos de la marca y que han estado presentes en el amplio palmarés de éxitos deportivos de Lancia. El nuevo Delta HF, que acaba de comenzar su andadura, se distingue por contar con un motor de 190 caballos.

AL VOLANTE



**190
CABALLOS**
Tal como corresponde a la tradición, a las siglas HF tiene que acompañarlas un motor potente.



AL VOLANTE



HF, este nuevo Delta se distingue por estar equipado con una mecánica poderosa. Está dotado con el motor de dos litros, con 16 válvulas y turbo, que ofrece una potencia de 190 caballos. En una primera toma de contacto, se pudo constatar que las prestaciones de este vehículo son excepcionales. También se pudo comprobar que es un motor con pocos bajos y su régimen de funcionamiento óptimo es a partir de 3.500 revoluciones por minuto.

Por lo que se refiere a su estabilidad, la versión que tuvimos ocasión de conducir, la HF LS, equipa de serie un sistema de suspensión controlada electrónicamente, siendo en este sentido el primer coche de su segmento que recurre a una solución de este tipo. Lancia, en el Delta, vuelca la experiencia que tiene con el Thema y con el Dedra y ha equipado al Delta HF con un sistema de suspensiones pilotadas similar a la de esos modelos. Por medio de unos interruptores en el puesto de conducción, el conductor puede elegir entre un programa automático y otro *sport*. En el primero de ellos, las suspensiones se endurecen o ablandan en función del tipo de conducción que se esté realizando. En la posición *sport* las suspensiones se mantienen duras, permitiendo

realizar una conducción ágil, sin que la carrocería se incline, ofreciendo unos límites de seguridad altísimos.

En la buena estabilidad y magnífico comportamiento de este vehículo, contribuye el sistema «viscodrive». Para poder transmitir los 190 caballos del motor al suelo, tratándose de un vehículo con tracción delantera, y para que no haya pérdidas de tracción, en Lancia han montado en la transmisión un acoplamiento viscoso que, de forma muy eficaz, consigue que no haya pérdidas de tracción, repartiendo el par motor cuando una de las ruedas pierde adherencia. En un recorrido por carreteras de montaña, con muchas curvas cerradas y en ocasiones con suelo deslizante, el *viscodrive* mostró una gran eficacia.

Exteriormente, el Delta HF se diferencia del resto de su gama por contar con una carrocería espectacular. Hay que destacar la parrilla delantera específica con las siglas HF y con unas aperturas suplementarias para una mejor refrigeración; los pasos de rueda están ensanchados para permitir acoplar las suspensiones de este coche y los neumáticos de mayores dimensiones. También resultan curiosas las llantas de aleación con unas aberturas que reproducen el escudo de Lancia.

En el interior también hay algunos cambios, éste es el caso del volante de diseño deportivo y los asientos Recaro, que en el HF LS son de serie. El cuadro de instrumentos es completo, dispone de distintas esferas que permiten tener información sobre diferentes parámetros de la mecánica; curiosamente no dispone de manómetro de presión de soplado del turbo.

Los nuevos Lancia Delta HF se pueden adquirir ya en los concesionarios de la marca, sus precios son:

3.450.000 pesetas el Delta HF y 3.740.000 pesetas el Delta HF LS.

Coincidiendo con la puesta a la venta de los Delta HF, Lancia ha presentado la versión animada con un motor de 1,4 litros de 71 caballos de potencia. Una versión que permite al Delta estar representado en la parte baja de su segmento, donde hasta ahora no estaba. Esta versión, que será la más barata de la gama Delta, con un precio de 1.695.000 pesetas, y que estará en los concesionarios de la marca a finales de este mes de febrero, va a mantener la imagen elegante que distingue a este modelo y va a contar con un buen equipamiento de serie. ○

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo



IMAGEN DEPORTIVA
Las letras HF se ven complementadas con unos detalles en la carrocería que delatan su espíritu deportivo. El sistema de suspensión pilotada es muy eficaz.



FICHA TECNICA



	DELTA 1.4ie	DELTA HF
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.372	1.995
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyecc. elect. + turbo
Compresión	9,2 a 1	8,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	71 cv/6.000	190 cv/5.750
Par máximo / r.p.m.	10,8 mkg/3.000	30,2 mkg/3.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,0	10,3
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Discos/Tambores	Disc. vent./Disc. ABS
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1.100	1.330
Largo/ancho/alto (mm)	4.011/1.703/1.401	4.011/1.759/1.401
Capacidad del depósito (l)	55	51
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,8	7,5
Velocidad Máxima (km/h)	158	220
Consumo Urbano (l/100 km)	9,8	11,8
A 90 km/h (l/100 km)	6,4	7,4
A 120 km/h (l/100 km)	8,6	9,2

Honda Accord SR 2.3i 16V contra Rover 623 Si

FRENTE A FRENTE

VIRTUDES

Confort de marcha
Motor elástico y suave
Precio atractivo

HONDA ACCORD 2.3 SR
PRECIO: 3.730.000 PTAS.

Dirección ligera
Interior tristón
Red de asistencia escasa

DEFECTOS

VIRTUDES

Confort de marcha
Motor elástico y suave
Equipamiento de serie

ROVER 623 Si
PRECIO: 3.850.000 PTAS.

Dirección ligera
Asientos con respaldo muy plano
Situación mando del elevavinas

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16



MAQUILLAJE FACIAL

Para el profano en los temas del automóvil, esta comparativa puede ser una más, pero en realidad se están enfrentando dos imágenes, ya que el coche es el mismo.

HONDA ACCORD
La principal diferencia reside en el volante, que contiene el airbag.



En esta ocasión, los dos modelos que se enfrentan en estas páginas tienen mucho en común. Tanto que se puede decir que son el mismo coche. Un minucioso estudio del Rover 623 y el Honda Accord 2.3 lleva a descubrir que, salvo algunos detalles de maillaje, todo es igual. Externamente, las diferencias se centran en el frontal, donde el Rover dispone de su característica calandra con el emblema del drakkar vikingo, mientras que en el Honda se ha dispuesto un morro más funcional y con algo menos de personalidad. Por detrás hay diferencias en los grupos ópticos y en el montante posterior.

El remate del tercer cristal lateral y la caída del montante posterior marcan las diferencias al mirar los coches lateralmente.

El hecho es que ambos modelos comparten la misma carrocería y la misma mecánica y sólo cada marca se ha preocupado de dotar al modelo de una presencia diferenciada. El Honda Accord se fabrica en la planta que tiene la marca nipona en Swindon, mientras que el Rover sale de la planta de Cowley, ambas en el Reino Unido. A diferencia de lo que pasa con el Honda Concerto y el Rover 200/400, que se fabrican en la misma cadena, los dos modelos que se enfrentan tienen proce-

dos productivos diferentes y sistemas de control de calidad distintos. Lo sorprendente es que los niveles de acabado y calidad de ambos son muy semejantes.

Ambos modelos disfrutan de un motor Honda de 2.259 centímetros cúbicos, que supone el escalón más alto dentro de sus respectivas gamas. Se trata de un moderno motor de cuatro cilindros con doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro. Dispone de un sistema de distribución variable, que permite un mejor aprovechamiento de las posibilidades en cada régimen. La potencia máxima es de 158 caballos, que brillan más por



ROVER 600
Sobre la misma base del Honda, el cuadro del Rover destaca más. El airbag todavía no está disponible pero lo estará en los próximos meses.

su suavidad y progresividad que por su potencia bruta. Las aceleraciones son buenas, pero sobre todo se agradece la facilidad para recuperarse desde regímenes bajos sin necesidad de tener que cambiar de marcha. Honda suministra estos motores a la marca inglesa ya montados y sus acuerdos garantizan este suministro, a pesar de la entrada de BMW como socio mayoritario de la compañía.

La transmisión es a las ruedas delanteras a través de una caja de cambios manual de cinco velocidades. En términos generales, se puede decir que lo que se dice para uno vale para el otro, ya que las di-

ferencias mecánicas son mínimas y no afectan para nada ni al rendimiento ni al comportamiento.

La posición al volante es buena. Aunque los asientos son algo diferentes en uno y en otro, los dos cumplen bien la misión de sujetar cómodamente a sus ocupantes. El agradable tacto del cuero del Rover confiere al coche un nivel superior al de su rival. Por su parte, la tapicería de Honda es muy sufrida y funcional, pero no tiene la calidad del cuero.

Salvo pequeños detalles, los instrumentos y mandos del puesto de conducción son los mismos. Hay que decir que el diseño es sencillo y

funcional. Todo queda perfectamente al alcance de la mano y resulta fácil de utilizar. La situación del mando de los elevalunas, en la consola central, no resulta muy cómoda. Los mandos de la climatización están en esta consola central y son de diseño tradicional, con un regulador para la temperatura, otro para el ventilador y otro para la orientación. A propósito de la climatización, hay que decir que el sistema es potente y eficaz, con una distribución por todo el habitáculo que permite conseguir una temperatura bastante homogénea.

En cuanto se gira la llave de puesta en marcha se puede apre-



TEJIDOS Y MADERA
Las inserciones de madera ofrecen un aspecto superior en el Rover respecto al Honda.



DIFERENTES MARCAS, DIFERENTES ESTILOS

Entre estos dos modelos, las diferencias, además de la estética, se centran en cuestiones de equipamiento, que son las que finalmente pueden inclinar la balanza hacia un lado o el otro.

El cuadro de instrumentos y el salpicadero son prácticamente iguales. El del Rover está rematado en madera pero en ambos hay elementos comunes. Los asientos del Honda son de un agradable tejido, pero los del Rover son de cuero. En ambos casos disponen de regulación

de altura para el conductor. El entorno del Rover resulta más cálido gracias a los remates de madera. El Honda dispone de su equipo de serie de airbag para el conductor. Elementos tales como el aire acondicionado o la alarma anti-robos son de serie en ambos modelos, que presentan un elevado nivel de equipamiento frente a sus competidores más directos. La calidad de la terminación está al mismo nivel en ambos y no hay diferencias notables ni en calidad de los materiales ni en el ajuste de los mismos. En general, el Rover tiene una presentación más vistosa, pero también cuesta algo más caro.

EQUIPAMIENTO

	ROVER	HONDA
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctricamente (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	NO
Elevalunas eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	SI	SI

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de 4 cilindros en línea. Culata y bloque en aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.259 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87 mm. Carrera: 95 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 158 CV (116 kW) a 5.800 rpm. Par máximo: 21 mkg (206 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delantera. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,2 km/h.

DIRECCION

Sistema: De piñón y cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: -. Diámetro de giro: 11,8 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados de 260 mm. de Ø. Traseros: Discos de 260 mm. de Ø. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de doble brazo oscilante, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de doble brazo oscilante, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/60 R 15. Llantas de aleación de 5,5 JX 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.315 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 29 km/h de promedio **13,2**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **8,5**

En conducción rápida **14,6**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **10,3**

A 140 km/h de crucero **11,1**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **11,5**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **820**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **216**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **16,5**

1.000 m salida parada **30,1**

De 0 a 100 km/h **9,2**

Recorriendo (metros) **154**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **17,4**

400 m desde 40 km/h en 5ª **19,4**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **31,8**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **35,6**

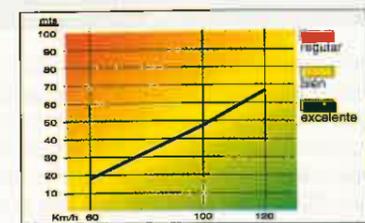
De 80 a 120 km/h en 4ª **8,4**

recorriendo (metros) **235**

De 80 a 120 km/h en 5ª **11,9**

recorriendo (metros) **331**

FRENOS

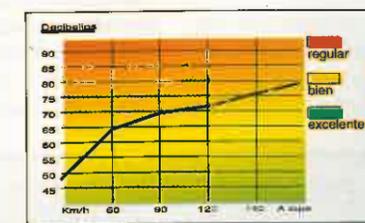


A 60 Km/h: **17,1**

A 100 Km/h: **44,2**

A 120 Km/h: **64,2**

SONORIDAD



Al ralentí: **45,4**

A 60 Km/h: **60,9**

A 90 Km/h: **65,5**

A 120 Km/h: **70,3**

A 140 Km/h: **72,9**

A Tope: **83,2**

DATOS DEL COMPRADOR

Honda. Importador: Honda Automóviles España, S.A. Calle Osona, 1 Urb. Mas Blau. 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 80 07. **Red de postventa:** 35 puntos en toda España. **Garantía:** Dos años sin límite de km. **Rover.** Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de km. **Red de postventa:** 207 puntos en toda España.

AMPLITUD Y CONFORT
Las generosas dimensiones del coche ofrecen un habitáculo amplio. Los asientos resultan cómodos.



REMATES DE CUERO
En el Rover los asientos se rematan con cuero. Las dimensiones internas son iguales que en su rival.



FRENTE A FRENTE



BUEN RUTERO
Tanto el Honda como el Rover se han revelado como grandes rodadores. Su comportamiento no admite reproches.

ciar la suavidad de este motor. Al ralentí, el sonido es muy bajo y apenas se notan las vibraciones. Las marchas entran con facilidad y precisión, tal y como acostumbran los coches japoneses. El escalonamiento del cambio de marchas es correcto y está de acuerdo con la filosofía del motor. Gracias a la facilidad del motor para girar a pocas vueltas, las marchas largas se pueden utilizar incluso en el más denso de los tráficos urbanos. Para los más «vaguets» a la hora de utilizar el cambio, la tercera es casi

como un cambio automático, ya que permite rodar en un amplio abanico de velocidades sin forzar lo más mínimo el motor. Este acertado binomio cambio-motor también repercute en el consumo. En una utilización normal, sin correr el riesgo de pasar a engrosar el álbum fotográfico de la Guardia Civil, se consiguen unas cifras francamente interesantes, tanto en ciudad como en carretera. Si el conductor se deja llevar por la alegría del motor, esta cifra sube pero sin llegar a escandalizar. Por muy deprisa que se rueda es difícil

superar los 13 ó 14 litros cada cien kilómetros. En cuanto a las prestaciones, si se exprime el acelerador se consiguen aceleraciones por debajo de los diez segundos para pasar de cero a cien kilómetros por hora.

Cuando se rueda por carretera, resulta agradable la facilidad con la que estos coches se desenvuelven. Todo parece fácil y el conductor se siente invadido por una sensación de seguridad. Los adelantamientos se realizan con rapidez y las curvas rápidas se superan con gran neutra-



PARA LARGOS VIAJES
Estos modelos se encuentran muy agusto en los largos viajes por carreteras en buen estado.

FRENTE A FRENTE

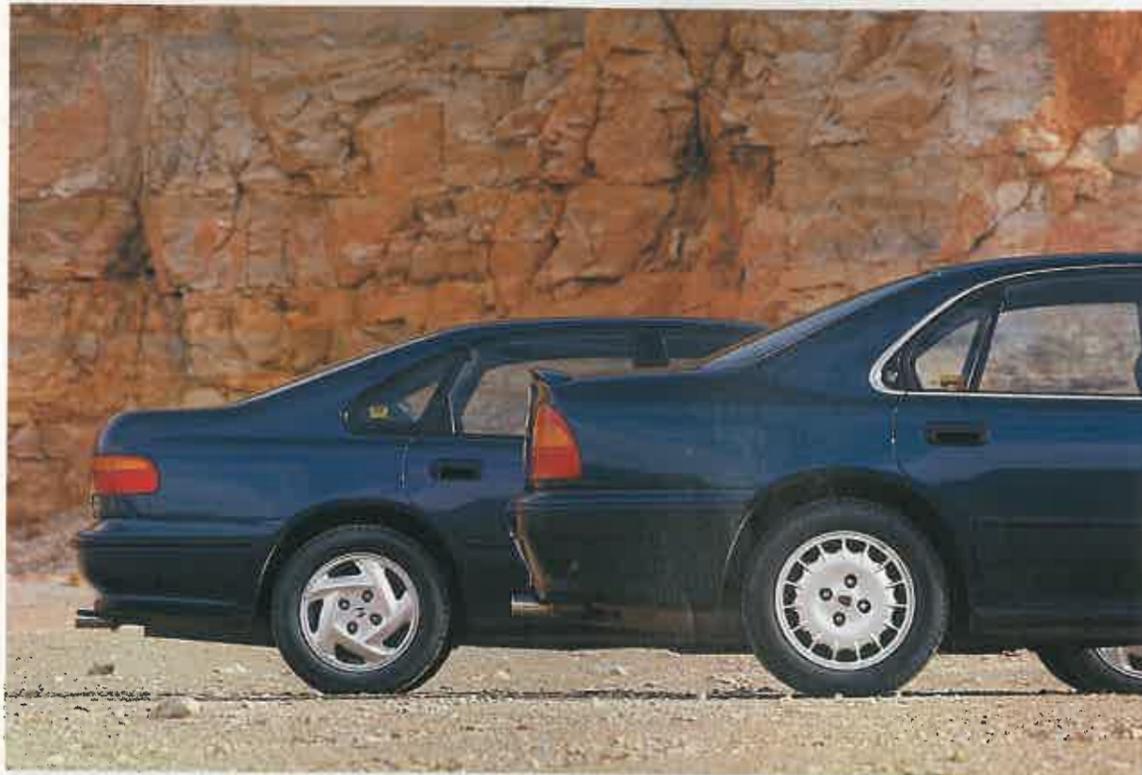
lidad. Sólo cuando se rueda por carreteras de segundo orden, con curvas más cerradas de lo habitual, se nota una clara tendencia a tirar de morro. Si el asfalto está en buen estado, esto queda en una tendencia fácilmente controlable con el acelerador y el volante. Sin embargo, tanto el Accord como el 623 digieren mal la conducción alegre sobre carreteras bacheadas y protestan con rebotes de la suspensión, que si bien no afectan a la seguridad, sí que lo hacen al confort. Como es lógico, la dirección es asistida. Este mecanismo tiene un

idea de que se trata de un coche de 4,67 metros de largo y 1,7 de ancho. En estas circunstancias el volante se mueve con mucha facilidad y la visibilidad es buena en todas las direcciones. Las diferencias en el acabado de la parte posterior no afectan para nada el ángulo de visibilidad.

En el apartado de frenos, tampoco se aprecian diferencias entre un modelo y el otro. Ambos disponen de un sistema antibloqueo de frenos, cuyo funcionamiento sobre pisos bacheados puede llegar a sorprender. En carreteras en buen

Estos dos modelos tienen un tamaño externo generoso, y por lo tanto disfrutan de una habitabilidad interna apreciable. Tanto en espacio para las piernas, como en anchura, cuatro ocupantes se encontrarán a gusto en su interior. Para trayectos no muy largos se pueden acomodar tres adultos en el asiento posterior, pero el moldeado del mismo no resulta demasiado cómodo en estas circunstancias. Salvo las diferencias mencionadas en el recuadro dedicado al equipamiento, la similitud es total. A la hora de elegir entre uno u otro, tal vez el aspecto es-

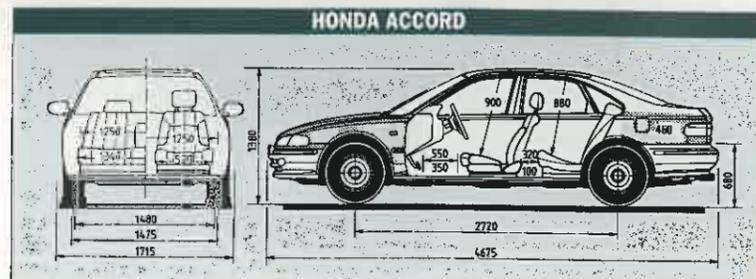
**PEQUEÑOS
DETALLES**
Las diferencias
entre uno y
otro hay que
buscarlas con
lupa.



funcionamiento suave y bastante preciso, pero cuando se rueda a velocidades intermedias el volante se mueve con mucha ligereza. En ciudad pueden parecer un tanto aparatosos, pero hay que hacerse a la

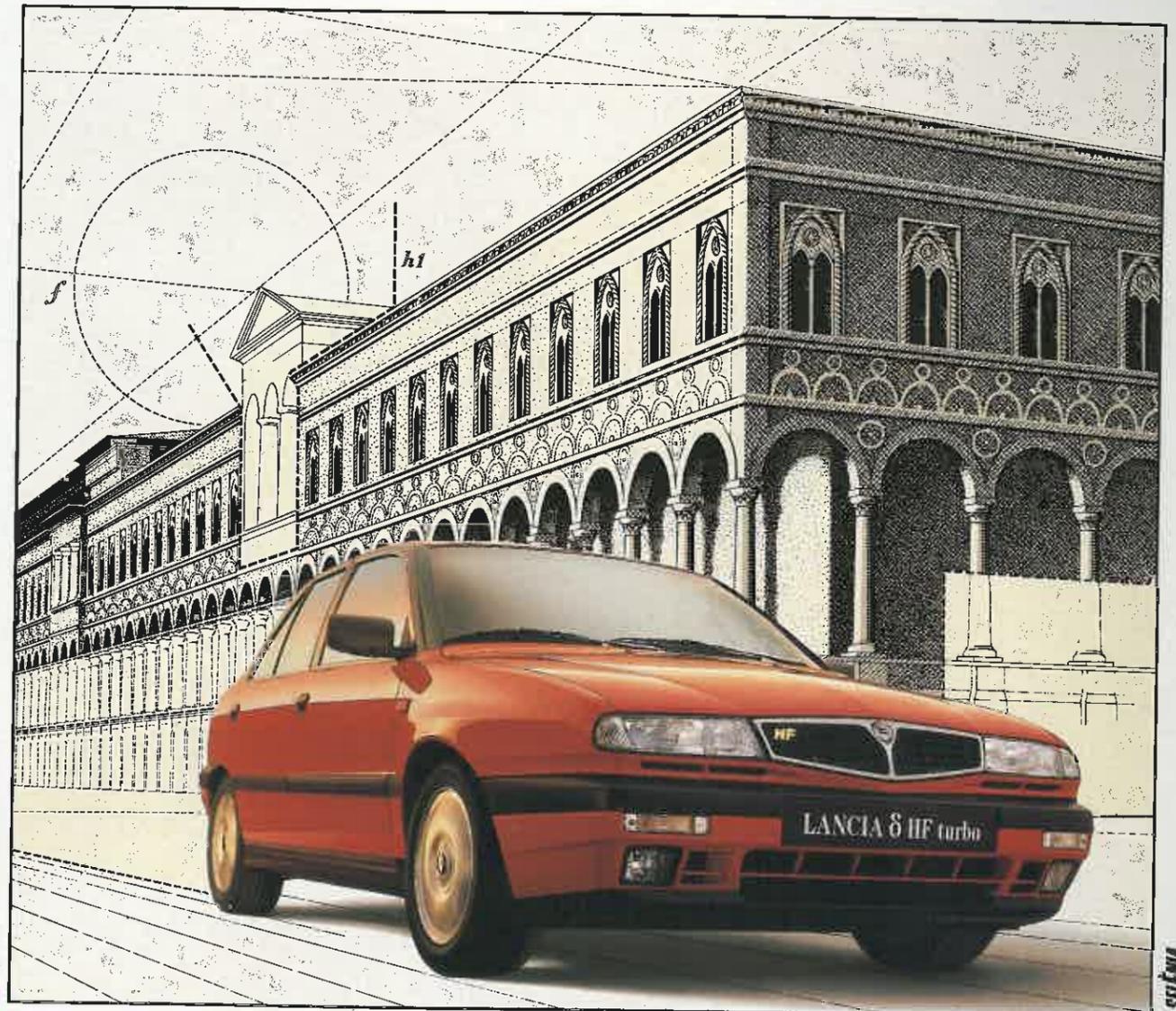
estado la frenada se dosifica perfectamente, hasta el punto de que en situaciones de emergencia no se produce el más mínimo desmán. Tampoco aparecen síntomas de fatiga cuando se abusa de este pedal.

tético tiene un peso específico muy importante, pero también hay que evaluar aspectos tales como la red de asistencia, mucho más completa en el Rover, o la garantía ofrecida por la marca, mucho más amplia en el Honda. El comprador debe sopesar estos aspectos profundamente, ya que los dos productos resultan igualmente satisfactorios y la diferencia de precio se compensa con el equipamiento. En breve, los Rover van a disponer también de air-bag, diferencia fundamental. ○



Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

La potencia: 190 CV con Viscodrive. La elegancia: Tapicería Alcantara.



Lancia Delta desde 1.695.000 ptas. La potencia es su lado más fascinante, la elegancia su punto fuerte, la seguridad su virtud escondida. De un equilibrio entre tecnología y diseño, nace el coche que se conduce con mayor placer. Elija la versión que mejor se adapte a sus necesidades entre nuestra amplia gama de equipamientos y motorizaciones.
Seguridad: air-bag, abs, volante con sistema de absorción de impactos, cinturón de seguridad con pretensor.
Confort: asientos anatómicos tapizados en Alcantara®, suspensión controlada, climatizador.
Prestaciones: turbocompresor con intercooler, árboles de levas contrarrotantes, Viscodrive, 190 CV DIN.

Lancia 8 : 2.0 HF turbo, 190 CV - 2.0 16v, 142 CV - 1.8, 105 CV - 1.6, 76 CV - 1.4, 71 CV

Lancia 

FUERA DE SERIE

TODO MADERA
El salpicadero está revestido de madera. Tres nuevos relojes ocupan la zona central. El volante de Motolita es precioso.



Mini Cooper KAD 1.4

SIMBOLO DE PERFECCION

Sobre la base del popular Mini se han realizado a lo largo de los años todo tipo de variaciones y preparaciones, pero pocas de ellas tan atractivas y cuidadas como ésta, en la que se ha sabido combinar a la perfección el máximo de elegancia y de confort con una mecánica extraordinaria.

PARA conseguirlo sólo hace falta la base: el Rover Mini 1.3i que actualmente se comercializa, mucha paciencia, buenas dotes de conocimiento sobre el producto y, sobre todo, un enorme cariño por un coche pequeño, sí, pero mítico, y una dedicación plena. El resultado se llama Mini Cooper KAD 1.4, que hace referencia a la firma británica que ha desarrollado su mecánica



FRENOS Y SUSPENSIÓN
El Mini KAD frena de maravilla gracias a sus discos y tambores ventilados. La suspensión se ha modificado para mejorar la estabilidad.



ASIENTOS DE LUJO
Si bien se ha mantenido la tapicería original, los perfiles de los asientos, tanto en la banqueta como en el respaldo, son de piel verde.

(Kent Auto Developments) y a la nueva cilindrada de esa mecánica, derivada del motor de 1.275 centímetros cúbicos.

A la hora de analizar este Mini tan especial se plantea una duda: por dónde empezar. La mecánica es una joya por realización y rendimiento, pero la presentación, la estética que se le ha dado al pequeño coche, no se queda atrás.

Lo menos evidente, pero quizá lo más importante, es el motor. Mediante el aumento del diámetro de los cilindros (73,5 mm. frente a 70,6) se ha conseguido una cilindrada de 1.380 centímetros cúbicos, la relación de compresión ha descendido de 10,4 a 9,75:1 y se emplea en él un sistema de inyección y encendido Weber programables. Pero eso no es lo más importante, KAD ha instalado una culata especial de 16 válvulas y dos árboles de levas en cabeza para el tradicional motor del Mini, lo que se observa nada más levantar la tapa del



motor, tapa que incorpora una pequeña protuberancia; de otro modo el nuevo motor no hubiera cabido. Los pistones son forjados y firmados nada menos que por Cosworth, y el escape es un 4-2-1 con el correspondiente catalizador. ¿En qué se traduce esta succulenta preparación? Tan simple como sorprendente: la potencia original de 63 caballos a 5.700 revoluciones es ahora de 135 a 7.400 (el Mini Cooper que ha corrido recientemente en el Rallye de Montecarlo disponía de 108 caballos), y el par motor es de 14 mkg. a 3.600 (originalmente 9,6 a 3.000). Con estas premisas el motor tiene un funcionamiento redondo, al tener todo el par motor plenamente utilizable desde muy bajas revoluciones, y un rendimiento sorprendente. Aunque la mecánica no está aún totalmente rodada, se ha medido una velocidad máxima superior a los 200 km/h. Algo increíble.

Se mantiene la caja de cambios de cuatro velocidades, aunque el si-

FICHA TÉCNICA



MOTOR: Delantero transversal de 4 cilindros en línea. **CILINDRADA:** 1.380 centímetros cúbicos. **ALIMENTACIÓN:** Inyección electrónica Weber. **POTENCIA:** 135 CV a 7.400 rpm. **PAR MÁXIMO:** 14,0 mkg. a 3.600 rpm. **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cuatro velocidades. **DIRECCIÓN:** De cremallera. **FRENOS:** Discos ventilados delante y tambores ventilados detrás. **SUSPENSIÓN:** Independiente a las cuatro ruedas.

guiente paso será instalar una de cinco, y el embrague deberá ser reforzado para tal fin. La suspensión se ha endurecido en cuanto a muelles y amortiguadores -Kony- para dotarle de una mayor estabilidad. Los frenos delanteros son de disco ventilados con doble pinza Lucas Girling de cuatro bombines, mien-

tras que los traseros, de tambor desarrollados por KAD, son aligerados y autoventilados.

Desde fuera se observa que se ha pintado toda la carrocería del mismo color y que unas preciosas llantas Minilite dan el toque de prestigio al Mini KAD, pero la sorpresa espera en el interior. La madera de raíz de origen alemán y manipulada por Wood and Pickett of London, principales restauradores de Rolls Royce, cubre el salpicadero, los paneles de las puertas, los tiradores y el pomo de la palanca de cambios. El suelo se ha forrado por una moqueta de pura lana virgen color verde que también se observa en el interior del maletero, y aunque los asientos conservan la tapicería de serie, reciben unos preciosos perfiles de piel verde. Todo un ejercicio de lujo y elegancia. Para el confort se cuenta con cierre centralizado, alarma, ventanillas eléctricas -cuyos mandos ocupan el sitio del cenicero en el centro del

ASPECTO AGRESIVO
La anchas llantas Minilite desplazadas le dan un aspecto más deportivo. Se ha unificado el color de la carrocería.

La tecnología Agip ha creado



**El primer lubricante
ENERGY CONSERVING II**

- El reciente y revolucionario concepto ENERGY CONSERVING II, identifica a los lubricantes que optimizan el rendimiento de un motor: disminuyen al máximo la fricción interna, permiten que el motor entregue más potencia y reducen el consumo de combustible en un 2,7% como mínimo, reduciendo así el impacto medio-ambiental.
- AGIP TECSINT, gracias a su graduación SAE 5W/30 y a sus innovadoras bases 100% sintéticas de diésteres, posee la combinación ideal de VISCOSIDAD, LUBRICIDAD, VOLATILIDAD y DETERGENCIA tal, que le han permitido reducir el consumo de combustible en un 3% con respecto a un lubricante tipo, por lo que ha sido clasificado como el primer ENERGY CONSERVING II en España.
- Por el bien de su automóvil y de la limpieza del medio-ambiente, utilice lubricantes ENERGY CONSERVING II. Sólo AGIP los tiene.



DOBLE ARBOL
Culata de 16 válvulas y más cilindrada para obtener la cifra sorprendente de 135 caballos de potencia.



PEQUEÑOS DETALLES
Como el del maletero, que va totalmente revestido en contra de lo que es usual en los Mini. También allí se emplean la moqueta y la piel verde.

FUERA DE SERIE

salpicadero, al igual que el testigo de la alarma-, techo practicable eléctrico de origen holandés y un sistema de aire acondicionado, instalado por Wood and Pickett, que sustituye a la calefacción y ventilación convencionales. Una radio-compact Pioneer con dos altavoces completan un panorama pocas veces visto en un coche tan pequeño. Para una mayor información del conductor, tres relojes: voltímetro, reloj horario y manómetro de presión de aceite, se han instalado en el centro del tablero. Incluso una funda de piel verde oculta de las miradas de los curiosos un precioso volante Motolita «John Cooper» de tres radios. No le falta nada. Sólo el culto por lo perfecto puede desembocar en una realización tan impresionante como ésta. Sin renunciar a nada, su dueño ha logrado tenerlo todo, un motor con la respuesta deseada, unas prestaciones casi de deportivo y un ambiente más elegante que el de las más grandes y lujosas berlinas. ○

M. Doménech
Fotos: J. A. Díaz

OFERTA DE LANZAMIENTO.
Del 1 de Febrero al 28 de Febrero.
1.000* pts. menos

Pídalo en su establecimiento habitual, o llámenos a la línea
900 21 10 50
LLAMADA GRATUITA
le informaremos donde puede localizarlo.

* 1.000 Pts. de descuento al envase de 4 litros. 500 Pts. de descuento al envase de 2 litros. 250 Pts. de descuento al envase de 1 litro. Sobre P.V.P. con IVA.





Johanna Bruhn

EL ENCANTO DE LA DISCIPLINA

Johanna Bruhn está al frente de un imperio automovilístico llamado BMW. No utiliza un Z1, ni un 850, ni siquiera un 750, su coche es un 525 Turbo Diesel pero es una de las mujeres más ricas del mundo. Empezó como secretaria del anterior dueño de la marca alemana y posterior marido, Herbert Quandt.



En el año 1969, Johanna Bruhn junto a su marido, Herbert Quandt.



La primera foto de la fábrica de BMW recién reconstruida, una vez terminada la guerra.



Quandt fue el responsable del ascenso imparable de BMW. Ahora lo es su mujer.

La historia de Johanna parece un cuento de hadas aunque con matices. El principal es que su jefe no era un apuesto y guapo empresario algo mayor que ella, sino que tenía 20 años más y, lo más grave, una enfermedad degenerativa en la vista que acabó con su vida hace algo más de 10 años. Además, cuando algunos pensaban que el matrimonio iba a durar poco, no precisamente por la enfermedad de Herbert, el amor que demostró Johanna por su marido se puso de manifiesto desde el inicio y terminó abrazada a él cuando un ataque le dejó sin vida. Más de 20 años de relación, muy dura al final, puesto que Herbert iba progresivamente perdiendo la vista, aunque no por ello intensa; una vez ciego, Johanna lle-

Herbert Quandt recuperó el sentido del equilibrio, tras su ceguera, yendo a clases de baile.

el gran valor de la que un día trabajara como secretaria. Herbert Quandt fue uno de los grandes mitos del milagro económico alemán. Aunque no le gustaba la publicidad, era muy conocido, lo mismo que su hermano Harald, educado en casa del jefe de la propaganda nazi. Su familia siempre fue paralela a la historia de Alemania, desde la etapa de la revolución industrial en el siglo XIX hasta la brutalidad manifiesta nazi. Un momento clave se produce cuando Harald, con poco más de 40 años, fallece en un accidente de aviación. Entonces, los problemas de la familia Quandt aparecen al no saber cómo repartir la herencia puesto que su viuda y sus cinco hijas se lo querían quedar todo. Pocos años después se solucionó el asunto



vaba a su marido a dar clases de baile para que recuperase el sentido de equilibrio, también perdido cuando dejó de ver.

Herbert Quandt se hizo cargo de BMW en el peor momento. Al final de la guerra y con las fábricas prácticamente destrozadas, los pequeños accionistas se negaban a la recomendación del equipo gestor de que la empresa fuese absorbida por Daimler-Benz y fue poco después cuando Quandt compraba el 30 por ciento de las acciones a un precio de risa. A partir de ese momento, la recuperación del fabricante germano ha sido un hecho y claro ejemplo de cómo el país alemán salió de la «nada». Lo que nadie esperaba es que en los 11 años de mandato de Johanna Bruhn las cosas hayan ido tan bien o incluso mejor, y ahí está

Johanna se enamoró de su jefe, veinte años mayor y con una enfermedad degenerativa.

to con la venta del 14 por ciento de las acciones a Daimler-Benz por 80.000 millones de pesetas y justamente el 80 por ciento fue a parar a los herederos de Harald. Quien aprendió bien la lección de este largo proceso de testamento, porque no se le olvidaba su enfermedad, fue Herbert. Con seis hijos de sus diferentes matrimonios, la «pelea» entre ellos podía ser brutal. Sin embargo, Herbert repartió su fortuna, gracias a sus varias empresas, de la forma más equitativa posible. Y tenía claro que a Johanna y a sus dos hijos les dejaba las acciones de BMW, entre otras. Ahora, el mutismo de Johanna Bruhn y sus hijos es absoluto respecto a su participación en la empresa, aunque se calcula que poseen más del 50 por ciento. Los dos hijos han recibido una más



que completa formación universitaria, y en el momento actual son miembros de pleno derecho del consejo de administración de otras empresas, como es el caso de Altana o la muy conocida de alimentos infantiles Milupa.

Johanna quiere, por lo tanto, seguir muy de cerca a la marca del emblema de la hélice en movimiento. Asesorada desde un primer momento por el conde Von der Goltz, empresario de una antigua familia, dicen que impone una férrea disciplina, no sólo en el consejo de administración, y el espectacular incremento de ventas de BMW en 1991 y, sobre todo en 1992, respalda se actuación de manera notoria. La última y sorprendente operación

La fortuna personal de la señora Bruhn se calcula en más de medio billón de pesetas.

ha sido la reciente compra de la marca británica Rover, en detrimento de los japoneses de Honda que eran los que tenían una mayor relación con el fabricante inglés.

Con una fortuna que se calcula en más de medio billón de pesetas, Johanna Bruhn es más que discreta, poco amante de las fiestas y las entrevistas, vive recluida en su residencia aunque le gusta ir a la compra en un BMW que no gasta demasiado -el 525 Turbo Diesel-. Sí va sentada en el asiento trasero del buque insignia de la marca, el 750, cuando acude a los escasos actos oficiales que va y se la puede ver una vez al año -nunca con joyas caras- en la entrega de un premio periodístico, que coincide con la fecha del cumpleaños de Herbert, en el que se promociona, curiosamente, la imagen del empresario privado. ○

♦ **MOTOROLA CON MULTIASISTENCIA**
 La División de Telefonía Móvil de Motorola España acaba de firmar un acuerdo con la firma Multiasistencia, compañía especializada en asistencia al hogar (reparaciones y reformas), para el suministro de 1.000 unidades de teléfonos móviles. El modelo elegido para este acuerdo ha sido el «Personal Phone», cuyos principales características fueron comentadas recientemente en estas páginas, que destaca por sus excelentes prestaciones y su precio, entre los más asequibles del mercado.

Motorola es el líder mundial en la fabricación de teléfonos celulares con más de un millón de unidades vendidas en todo el mundo.



SONIDO DE LUJO

SIN lugar a dudas Pioneer es una de las marcas punteras en lo referente a la tecnología empleada en sus sistemas de Hi-Fi para automóviles. En su gama se incorporan modelos de las más diversas prestaciones hasta llegar a los más sofisticados sistemas de autsonido, que incorporan los más avanzados sistemas de recepción y reproducción, como el **RDS** y el **CD**.

Pero también el diseño tiene enorme importancia en los productos de esta marca, que busca la mayor ergonomía y sigue las últimas tendencias. Ahora además lanza al mercado español un nuevo modelo de radio/casete en el que se incorpora un toque de lujo. El nuevo **KEH-M8500RDS-W** está especialmente pensado para modelos de alta gama de marcas como Mercedes, BMW, Rover o Jaguar, que revisten

sus interiores con apliques de maderas nobles, puesto que el frontal extraíble de este aparato está fabricado en una perfecta imitación de madera, con lo que se consigue una perfecta adaptación al clima general del interior del automóvil. En el aspecto técnico este nuevo modelo responde a las más altas necesidades de calidad de sonido y entre sus características técnicas hay que resaltar el sintonizador **RDS** adaptativo con EON ARC6 de altas especificaciones, controlador de CD múltiple y un reproductor de casete de la mayor calidad. Además, el **KEH-M8500RDS-W** está dotado de una salida **preout RCA/subwoofer** a la que puede conectarse un amplificador exterior para controlar altavoces *subwoofers* o un par de altavoces adicionales.

Fernando Cañizal

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



PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ACM														
ACM OH D Techo metálico	1.619.760	1.588	54	114	-	382,7	-	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ACM OH D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114	-	382,7	-	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ACM OH TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147	-	382,7	-	-	32.000	-	-	-	Serie	-
ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.831.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	-	-	58.000
33 1.3 Inola 2	1.590.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	-	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.5 le	1.849.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
33 1.7 le	2.006.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.7 le 16V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,5	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	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
33 1.7 le Sport Wagen	2.050.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	58.000
155 1.7 Twin Spark	2.265.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	-	180.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.295.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.909.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 V6	3.809.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	75.000
155 2.0 Q4	4.421.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	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	180.000	-
155 2.5 TD	3.229.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
164 2.0 Twin Spark	3.414.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	-	77.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
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	-	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.959	184	230	8,8	10,7	455,5	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
164 3.0 V6 24V Súper	5.528.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	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
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.982.000	2.989	230	245	7,7	11,3	455,5	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	-	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	-	150.000
Spider 2.0 le	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	Serie	Serie	-	Serie
ARO														
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.138	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	-	110.000	125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.751.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
ASIA MOTORS														
Rocsta 2.2 DX T. Lona	1.996.000	2.184	72	136	-	-	360,5	165.000	-	Serie	-	-	105.000	50.000
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.070.000	2.184	72	136	-	-	360,5	165.000	-	Serie	-	-	105.000	50.000
AUDI														
80 2.0 E	3.995.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.3 E	3.780.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.0 E 16V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.6 E V6	3.995.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.6 E V6 Aut.	4.332.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.6 E V6 Quattro	4.590.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.8 E V6	4.650.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.8 E V6 Quattro	5.180.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	235.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.5 E V6 Avant	4.356.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
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	4.190.000	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	208	11,0	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 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	216	9,2	11,5	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	7.614.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4 4.2 V8	8.983.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.895.000	2.461	115	195	11,1	6,6	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	10,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Avant Quattro	5.496.000	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	436,6	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	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.982.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.546.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.958.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.743.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	10.525.000	3.562	250	244	7,6	13,2	4							



ALFA ROMEO

OFERTAS

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

Alfa 33 (resto gama):
Sobretasación de **175.000 pesetas** en el vehículo usado.

Alfa 155 1.7 T. Spark:
266.000 pesetas de sobretasación en el vehículo usado.

Alfa 155 1.8 y 2.0 T.S:
Sobretasación de **250.000 pesetas** en el vehículo usado.

Alfa 155 TD:
200.000 pesetas de sobretasación en el vehículo usado.

Alfa 155 2.5 V6, Q4 y 2.5 TD:
200.000 pesetas de sobretasación en el vehículo usado.

Alfa 164:
Sobretasación de **350.000 pesetas** en el vehículo usado.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
BMW														
316i Coupé	3.200.000	1.596	102	195	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
318i 4p	3.150.000	1.596	102	191	12,8	9,0	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.153
318i 4p Aut.	3.350.000	1.596	102	189	16,1	10,9	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.153
318i S Coupé	3.782.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.153
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	210.153
318i 4p	3.358.000	1.776	115	199	11,3	10,1	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.153
318i 4p Aut.	3.652.000	1.776	115	198	12,3	10,3	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.153
318i S 4p	3.598.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.153
318i S 4p Aut.	3.878.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.153
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	443,3	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
320i 4p Aut.	4.220.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,3	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	8,6	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	210.153
325 TD Aut.	4.363.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	210.153
325 TDS	4.373.000	2.498	143	214	10,4	7,4	443,5	285.812	102.913	Serie	Serie	Serie	Serie	170.039
325 TDS Aut.	4.620.000	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	10,9	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	290	7,1	13,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
M-5	11.385.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
520i Touring	4.997.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
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	5.642.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i Touring Aut.	6.190.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525i X Touring	6.892.000	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.	8.957.000	3.982	286	290	7,0	13,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.659
525 TD	4.597.000	2.498	115	194	12,9	7,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525 TD Aut.	4.912.000	2.498	115	190	13,9	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	169.929
525 TDS	5.142.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
525 TDS Aut.	5.496.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.836
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.	7.029.000	2.986	188	222	10,6	15,7	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.	8.132.000	2.997	218	231	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 V8 Aut.	10.273.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	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
840 Ci Aut.	11.251.000	4.988	286	250	7,4	13,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
850 Ci Aut.	14.305.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
850 Ci Aut.	14.305.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482
850i Cabrio	17.000.000	5.989	380	250	5,9	16,4	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	201.482

CADILLAC

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

CHEVROLET

Blazer 5-10 V6 Aut.	3.604.739	4.900	160	173	12,2	13,2	449,0	Serie						
---------------------	-----------	-------	-----	-----	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

CHRYSLER

Saratoga LE 2.5	2.505.649	2.501	99	163	13,8	11,3	460,7	164.992	41.344	(1)	Serie	Serie	Serie	192.000
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	Serie	192.000
Le Baron LX 3.0 V6	3.313.528	2.972	138	185	11,9	10,9	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	Serie	192.000
Le Baron GTC Cabrio	3.513.649	2.501	155	200	9,0	11,0	469,6	164.992	42.240	57.600	Serie	Serie	Serie	192.000
Vision 3.3 L 24V Aut.	4.995.000	3.623	208	214	9,5	12,8	512,1	Serie	Serie					

PRECIOS NUEVOS



FIAT

OFERTAS

Cinquecento:
Financiación especial con un **10% de entrada** y el pago de 14 cuotas de **7.500 pesetas** durante el primer año.

Uno 45 3p:
Descuento de **187.000 pesetas**.

Uno 60 5p base:
214.000 pesetas de descuento.

Uno (resto gama 93 excepto Uno 60 3p):
Descuento de **250.000 pesetas**.

Tipo gasolina, diesel:
Descuento de **250.000 y 275.000 pesetas** respectivamente.

Tipo Diesel:
Descuento de **275.000 pesetas**.

Tempra 1.4 L:
115.000 pesetas de descuento.

Tempra (resto gama):
Descuento de **250.000 pesetas**.

Tempra Diesel y TD:
175.000 pesetas de descuento.

Croma:
Sobretasación de **250.000 pesetas** sobre el coche usado.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
DAICIA														
Dacia TLX Berlina 4 vol.	717.973	1.397	65	150	16,5	8,5	435,0							
Dacia TLX Berlina 5 vol.	786.197	1.397	65	150	16,5	8,5	435,0							
Dacia TLX Break 4 vol.	749.715	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							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
DAIRATSU														
Charade TR 1.3i 16V 3p	1.784.536	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	155.031	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Applause 1.6 IX 16V 5p	2.405.748	1.589	105	185	9,8	8,5	476,0	200.000	24.367	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EL-II	3.684.856	2.765	102	145	17,2	12,8	411,5	202.866	39.361	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza EL II 1.6i 16V	2.884.415	1.589	95	150	11,7	9,8	388,5	212.318	27.426	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
DE TOMASO														
Pantera GT-55	21.500.000	4.942	305	270	19,0	13,5	436,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
FERRARI														
Mondial T	15.330.000	1.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mondial T Cabrio	17.082.000	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 TB	16.080.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 TS	16.640.000	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
512 TR	28.760.000	4.943	422	314	4,8	18,4	448,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
FIAT														
Cinquecento	936.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	140.000	20.000	17.500	17.500			
Cinquecento Suite	1.090.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	Serie	20.000	17.500	Serie			
Panda 4x4 L Trekking	1.406.000	999	50	135	17,5	7,6	347,5		20.000	17.500				
Uno 60 Start 3p	975.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5		20.000					
Uno 60 Start 5p	1.029.000	1.108	51	152	13,9	6,4	364,5		20.000					
Uno D Start 3p	1.177.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9		20.000					
Uno D Start 5p	1.230.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9		20.000					
Uno D Start 5p	1.230.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9		20.000					
Punto 55 EL 8 Vol. 3p	1.180.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0		25.000					
Punto 75 S 3p	1.290.000	1.108	55	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						
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		
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	1.468.000	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 ELX 3p	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	377,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Punto 90 GT 3p	1.243.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0		25.000					
Punto 55 S 5p	1.326.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000					
Punto 75 S 5p	1.488.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000	
Punto 75 SX 5p	1.550.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000	
Punto 75 ELX 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 SX 5p	1.736.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Punto 90 ELX 5p	1.842.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	145.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	
Punto TD 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 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	
Punto TD SX 5p	1.623.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	66.000	50.000	
Tipo 1.4 S 3p	1.828.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.6 SX 3p	2.046.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tipo 1.6 GT IE 3p	2.440.000	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tipo 2.0 IE 16V 3p	1.885.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	66.000	50.000	
Tipo 1.4 S 5p	1.843.000	1.372	70	161	13,0	7,7	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	50.000	
Tipo 1.4 SX 5p	1.785.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	66.000	50.000	
Tipo 1.6 S 5p	1.908.000	1.581	80	170	12,4	9,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.6 SX 5p	2.142.000	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tipo 1.8 SLX 5p	1.748.000	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	150.000	35.000					
Tipo 1.9 D SX 5p	1.908.000	1.829	65	160	14,0	5,8	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	50.000
Tipo 1.9 TD SX 5p	2.131.000	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Tempra 1.4 L	1.792.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000					
Tempra 1.4 SX	1.852.000	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		35.000					
Tempra 1.6 S	1.852.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4		35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.6 SX	1.966.000	1.581	80	170	13,8	9,2	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	66.000	180.000	58.000
Tempra 1.8 IE SLX	2.232.000	1.756	110	190	10,9	8,7	436,4	185.000	36.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 2.0 SLX	2.537.000	1.995	115	195	10,1	9,7	436,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.8 DS	1.843.000	1.929	86	162	18,9	5,8	435,4		35.000					
Tempra 1.9 TD S	2.096.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.9 TD SX	2.345.000	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.4 L SW	2.009.000	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2		35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.8 IE SLX SW	2.510.000	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Tempra 1.8 DS SW	2.121.000	1.929	86	162	18,9	5,8	447,2	185.000	35.000	23.500	23.500			
Tempra 1.9 TD SX SW	2.467.000	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	185.000	35.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
Croma 2.0 IE	2.877.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	47.000					
Croma 2.0 IE S	3.300.000	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	47.000					
Croma 2.0 IE 16V	3.785.000	1.995	140	200	10,1	10,0	449,5	Serie						

PRECIOS NUEVOS



OPEL

OFERTAS

Corsa GLS: Descuento de 125.000 pesetas.

Corsa GSi 16V: 86.000 pesetas de descuento.

Corsa (resto de gama): Descuento de 75.000 pesetas.

Astra 1.4i 3p: 228.000 pesetas de descuento.

Astra Sportive 3p: Descuento de 256.000 pesetas.

Astra (resto 3p y 5p): Descuento de 140.000 pesetas.

Astra 4p y Caravan: 188.000 pesetas de descuento.

Vectra: Descuento de 260.000 pesetas.

Calibra: 200.000 pesetas de descuento.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
E 300 D Turbo	7.105.000	2.996	147	202	10,0	8,8	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	9,6	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 250 0 Familiar	6.729.000	2.497	113	176	18,5	7,7	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D Familiar	7.714.000	2.996	147	196	10,9	9,8	476,5	Serie	167.296	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
E 300 D Turbo Familiar	9.124.000	2.996	147	196	12,8	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	7,6	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 600 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 600 Coupé	15.995.000	4.973	320	250	6,7	14,8	508,5	Serie	199.936	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
S 600 Coupé	22.500.000	5.987	394	250	6,1	17,3	508,5	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 600	15.960.000	4.973	320	250	6,2	13,8	447,0	593.152	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
SL 600	21.395.000	5.987	395	250	6,1	18,8	447,0	593.152	178.816	Serie	Serie	Serie	Serie	161.536
GE 230 SW Corto	6.054.890	2.288	128	145	17,7	15,2	417,5	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 250 SW Largo	6.895.136	2.296	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	2.960	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	6.982.624	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.	7.609.600	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	2.966	113	136	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	3.996	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, Esprit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Esprit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobrepeso de 233.856 ptas. y de 473.088 ptas. respectivamente. El acabado «Esprit» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás garniciones en color gris diamante y el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faldones delantero, trasero y listones laterales antirroce en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros biométricos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, garniciones interiores de madera Zebrawood 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 antirroce 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 GLS 16V 4p	2.998.812	1.987	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.738.120	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.000 GLS 18V 5p	3.048.120	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
Galant 2.000 V6 24V 5p	3.788.120	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Eclipse GS 16V	3.438.120	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
3.000 GT 4WD	8.005.120	2.972	285	250	5,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Corto	3.486.700	2.477	105	140	17,8	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Corto Lujo	3.865.120	2.477	105	140	17,8	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.865.120	2.477	105	140	17,8	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto Lujo	4.612.589	2.477	105	140	17,8	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.865.120	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto Lujo	4.688.519	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.865.120	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Largo	5.547.760	2.477	105	140	21,5	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.614.320	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 Car 2A	5.052.279	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
4/4-1600 IE Car 4A	5.298.113	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 2A	6.175.507	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 4A	6.364.229	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.638.056	3.947	191	210	5,5	11,8	396,0	88.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NISSAN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Micra 1.0 16V 3p	1.175.000	998	55	150	16,4	6,7	369,5	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Micra LX 1.0 16V 3p	1.373.000	998	55	150	16,4	6,7	369,5	152.000	27.000	23.500	23.500	Serie	Serie	Serie
Micra LX 1.3 16V 3p	1.467.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	152.000	27.000	23.500	23.500	71.000	Serie	Serie
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	Serie	Serie
Micra Super S 1.3 16V 3p	1.524.000	1.275	75	170	12,0	6,4	370,5	129.000	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Micra Super S 1.6V ABS 3p	1.754.000	1.275	75	170	12,0	6,1	370,5	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Micra 1.0 16V 5p	1.199.000	998	55	150	16,4	6,7	369,5	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Micra LX 1.0 16V 5p	1.433.000	998	55	150	16,4	6,7	369,5	152.000	27.000	23.500	23.500	Serie	Serie	Serie
Micra LX 1.3 16V 5p	1.547.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	152.000	27.000	23.500	23.500	71.000	Serie	Serie
Micra LX 1.3 16V Aut. 5p	1.689.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	152.000	27.000	23.500	23.500	71.000	Serie	Serie
Micra SLX 1.3 16V 5p	1.708.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	152.000	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Micra SLX 1.3 16V Aut. 5p	1.848.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	152.000	27.000	Serie	Serie	Serie		



RENAULT

OFERTAS

Twingo:

Financiación especial con una entrada de **114.000 pesetas** y un interés T.A.E. del **6,9%** en 24 meses o **11,9%** en 36 meses.

Clio Symbol 3p y 5p: Descuento de **103.000 pesetas**.

Clio (resto de gama): 70.000 pesetas de descuento.

Clio Financiación: Financiación especial con una entrada del **25%** y un interés T.A.E. del **6,9%** en 24 meses, **9,9%** en 36 meses o **11,9%** en 48 meses.

R-19 gasolina: 92.000 pesetas de descuento.

R-19 diesel: Descuento de **103.000 pesetas**.

R-19 Financiación: Ahora es posible acceder a uno de estos modelos desde **19.000 pesetas** al mes durante el primer año, con un interés T.A.E. del **12,89** por ciento.

R-21: 175.000 pesetas de descuento.

Space: Descuento de **120.000 pesetas**.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Espace RN 2.1 DT	3.600.000	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	208.000	60.500	Serie	Serie	Serie	200.000	
Espace RN 2.1 DT Helios	3.600.000	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	208.000	60.500	Serie	Serie	Serie		48.000
Espace RT 2.1 DT	4.205.000	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	60.500	Serie	Serie	Serie	200.000	

NOTA: Opción 1: forma un pack completo que incluye el aire acondicionado y la dirección asistida: 199.500 ptas. Opción 2: incluye elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado con telexando y asientos traseros abatibles asimétricamente: 67.500 pesetas. Todos los modelos de la gama Renault están catalizados.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
RR Silver Spirit II	22.950.400	6.750	225	205	10,0	21,1	526,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RR Silver Spirit	26.425.600	6.750	225	205	10,0	21,1	536,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S. Spur II Touring Limousine	44.652.800	6.750	225	200	11,5	21,2	598,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todos los modelos de Rolls Royce y Bentley incorporan caja de cambios automática de 4 velocidades y gestión electrónica.

ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mini Cooper 1.3i	1.285.000	1.275	63	148	12,5	7,2	305,0							Serie
Rover 111 1.3p	1.146.000	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	195.500	20.000					
Rover 114 5U 3p	1.351.000	1.396	75	166	11,5	7,2	352,1	195.500	20.000	Serie	Serie			
Rover 114 5U 5p	1.397.000	1.396	75	166	11,5	7,2	352,1	195.500	20.000	Serie	Serie			
Rover 114 5U Aut. 5p	1.615.000	1.396	75	166	11,9	7,6	352,1	195.500	20.000	Serie	Serie			
Rover 114 6U 16V	1.687.000	1.396	103	190	9,4	6,5	352,1	195.500	20.000	Serie	Serie			
Rover 214 1.3p	1.581.000	1.396	75	183	13,6	7,4	422,0	188.000	31.000					
Rover 214 1.5p	1.662.000	1.396	75	183	13,6	7,4	422,0	188.000	31.000					
Rover 214 Si 3p	1.799.000	1.396	103	182	10,8	7,6	422,0	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 214 Si 5p	1.885.000	1.396	103	180	11,5	7,6	422,0	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 214 5U 16V 5p	2.085.000	1.396	103	180	11,5	7,6	422,0	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie	212.000	
Rover 220 GSi 16V 3p	2.349.000	1.994	136	202	8,8	9,1	422,0	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie	212.000	Serie
Rover 220 GSi 16V 5p	2.443.000	1.994	136	202	8,8	9,1	422,0	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie	212.000	Serie
Rover 216 16V Coupé	2.718.000	1.590	111	193	9,5	8,9	420,0	204.000	31.000	Serie	Serie	Serie	212.000	Serie
Rover 220 Turbo Coupé	3.982.600	1.994	200	240	6,6	9,3	420,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 216 16V Cabriolet	2.813.000	1.590	122	193	10,9	8,7	422,0	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie	212.000	Serie
Rover 218 5U Turbo 5p	2.999.000	1.789	88	170	12,8	6,1	422,0	235.750	31.000	Serie	Serie	Serie	212.000	
Rover 414 5U 16V	2.119.500	1.396	103	180	11,5	7,6	436,5	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 416 5U 16V Aut.	2.459.000	1.994	111	185	11,5	9,5	436,5	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie	212.000	Serie
Rover 420 GSi 16V	2.642.000	1.994	136	200	8,8	9,9	436,5	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie	212.000	Serie
Rover 418 5U Turbo	2.417.500	1.769	88	170	12,8	6,1	436,5	188.000	31.000	Serie	Serie	Serie		
Montego 2.0 LXI	1.669.000	1.998	100	173	10,5	7,9	446,0	195.000						
Rover 620 I	2.728.500	1.997	115	198	10,8	8,8	464,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 620 Si	3.055.000	1.997	131	201	10,1	9,5	464,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 620 Si Lux	3.493.500	1.997	131	201	10,1	9,5	464,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 620 Si Lux Aut.	3.697.000	1.997	131	201	11,8	10,1	464,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 623 Si	3.950.000	2.259	158	217	8,8	9,6	464,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 820 Si	3.950.500	1.994	136	202	10,2	9,4	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 820 Ti	4.285.500	1.994	180	220	8,5	10,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Si	5.080.000	2.675	169	214	8,9	10,8	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Si Aut.	5.284.000	2.675	169	214	9,6	11,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Coupé	5.965.000	2.675	169	214	8,9	10,8	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Coupé Aut.	6.169.000	2.675	169	214	9,6	11,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 825 SD	4.054.000	2.499	118	190	11,3	6,9	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El precio de la opción del aire acondicionado no incluye la mano de obra de su instalación en el Montego LXI.

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
900 S 2.0i 3p	3.136.225	1.985	133	200	11,5	9,5	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
900 S 2.3i 3p	3.686.225	2.290	150	210	10,0	9,8	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
900 S 2.5i V6 3p	4.111.225	2.498	170	225	9,2	10,2	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
900 SE 2.5i V6 3p	4.111.225	2.498	170	225	9,2	10,2	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
900 SE 2.0i Turbo 3p	4.461.225	1.985	185	230	8,7	11,1	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
900 S 2.0i 5p	3.736.225	1.985	133	200	11,5	9,5	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
900 S 2.3i 5p	3.789.225	2.290	150	210	10,0	9,8	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
900 SE 2.5i V6 5p	4.511.225	2.498	170	225	9,2	10,2	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
900 SE 2.0i Turbo 5p	4.861.225	1.985	185	230	8,7	11,1	463,7	Serie	79.380	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
9000 CDI 2.3 16V 4p	4.455.225	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	112.640	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
9000 CDE 2.3 16V 4p	4.834.225	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	112.640	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.126.225	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	112.640	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
9000 CDET 2.3 16V 4p	5.299.225	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	112.640	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
9000 CDT Griffin 2.3 16V 4p	6.409.225	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.511.225	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	112.640	Serie	Serie	Serie	Serie	149.760
9000 CSE 2.3 16V 5p	5.066.225	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
9000 CST 2.3 16V 5p	5.226.225	2.290	200	230	8,0	10,7	482,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
9000 CSE 2.3 16V 5p	5.811.225	2.290	200	230	8,0	10,7	482,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	
9000 CST Aero 2.3 16V	6.296.225	2.290	225	240	6,9	10,2	482,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	

NOTA: Todos los modelos de la gama Saab pueden equipar caja de cambios automática: 299.520 ptas.

SEAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Marbella Fun	718.200	903	42	180	20,3	7,0	347,5		13.696					
Ibiza 1.0i CL 3p	1.202.400	1.043	45	138	22,3	6,9	381,3		20.000					
Ibiza 1.3i CL 3p	1.322.400	1.272	55	151	16,8	7,2	381,3		20.000					
Ibiza 1.3i CLX 3p	1.422.400	1.272	55	151	16,8	7,2	381,3		20.000					
Ibiza 1.3i GLX 3p	1.657.400	1.272	55	151	16,8	7,2	381,3		20.000	Serie	Serie			
Ibiza 1.6i CL														

PRECIOS NUEVOS



SKODA

OFERTAS

Favorit:

Estos modelos disfrutan durante este mes de una

financiación especial con un interés T.A.E.

del 9,9% a través de Skoda Credit o Fiseat.

De esta forma, partiendo de una

entrada de 225.000 pesetas, se puede

adquirir un Skoda Favorit desde 8.900

pesetas al mes durante el primer año y

17.614 pesetas al mes los tres años restantes en 14 cuotas de pago.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Camry V6 24V	4.790.000	2.959	188	225	8,4	11,2	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica 2.0i 16V	3.890.000	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.221	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica Turbo 4WD	4.580.000	1.988	208	230	8,4	9,8	441,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	5.312.000	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	5.816.626	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	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
Land Cruiser 250 TD	3.041.304	2.499	114	145	22,5	15,4	436,0	Serie	30.686	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
Four Runner 3.0 TD	4.047.000	2.982	125	160	14,5	11,2	447,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

UMM

100 DA Techo Lona	2.366.495	2.498	78	121	24,9	12,5	413,0							
100 DA Techo Duro	2.410.656	2.498	78	121	24,9	12,5	413,0							
100 DTI Techo Lona	2.614.365	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							
100 DTI Techo Duro	2.640.481	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							
100 DTI Marathon	2.994.989	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0							
121 DA Techo Lona	2.587.963	2.498	78	121	24,9	12,5	455,7							
121 DTI Techo Lona	2.825.416	2.498	110	140	21,5	13,6	455,7							

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	20,3	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	1.475.000	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5							
Polo Coupé G-40	1.725.000	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5							Serie
Golf 1.4 CL 3p	1.690.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		44.396	Serie	45.000			Serie
Golf 1.6 CL 75 3p	1.825.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		44.396	Serie	48.000			Serie
Golf 1.6 GL 75 3p	1.955.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		44.396	Serie				Serie
Golf 1.8 GL 90 3p	2.080.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000	44.396	Serie				170.000
Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.285.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000	44.396	Serie				170.000
Golf 2.0 GTI 3p	2.485.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000	44.396	Serie				Serie
Golf GTI 16V 3p	2.910.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000	44.396	Serie				Serie
Golf 2.8 VR6 3p	3.670.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie		Serie				Serie
Golf 1.9 CL D 3p	1.895.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		44.396	Serie	48.000			Serie
Golf 1.9 GL TD 3p	2.285.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000	44.396	Serie				170.000
Golf 1.4 CL 5p	1.765.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		44.396	Serie	51.000			Serie
Golf 1.6 CL 75 5p	1.910.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		44.396	Serie	51.000			Serie
Golf 1.6 GL 75 5p	2.071.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		44.396	Serie				Serie
Golf 1.8 GL 90 5p	2.196.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000	44.396	Serie				170.000
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.401.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000	44.396	Serie				170.000
Golf 2.0 GTI 5p	2.601.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000	44.396	Serie				Serie
Golf GTI 16V 5p	3.025.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000	44.396	Serie				Serie
Golf 2.8 VR6 5p	3.772.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie		Serie				Serie
Golf 1.9 CL D 5p	1.980.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		44.396	Serie	51.000			Serie
Golf 1.9 GL TD 5p	2.401.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000	44.396	Serie				170.000
Golf Cabrio GL	2.595.000	1.781	98	166	11,2	9,1	399,0	272.000	73.023	(1)	Serie			154.639
Golf Cabrio Quartet	2.785.000	1.781	98	166	11,2	9,1	399,0	272.000	64.143	Serie				Serie
Vento 1.6 CL	1.910.000	1.598	75	168	14,4	8,2	438,0		44.396	Serie	51.000			Serie
Vento 1.8 CL	2.035.000	1.781	90	180	12,5	8,2	438,0		44.396	Serie	51.000			Serie
Vento 1.8 GL	2.275.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	190.000	44.396	Serie				170.000
Vento 1.8 GL Aut.	2.410.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0		44.396	Serie				170.000
Vento 2.0 GL	2.375.000	1.984	115	198	10,1	8,9	438,0	190.000	44.396	Serie				170.000
Vento 2.0 GT	2.835.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	Serie	44.396	Serie				Serie
Vento 2.8 VR6	3.775.000	2.792	174	225	7,8	10,6	438,0	Serie		Serie				Serie
Vento 1.9 CL D	2.035.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0		44.396	Serie	51.000			Serie
Vento 1.9 GL TD	2.435.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0		44.396	Serie	51.000			170.000
Corrado 16 V	3.840.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	73.023	Serie				Serie
Corrado VR6	4.620.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	73.023	Serie				Serie
Passat 1.8i CL	2.485.000	1.784	90	178	14,4	8,7	460,5	190.000	47.000	Serie	38.000			181.000
Passat 2.0i CL	2.715.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	190.000	47.000	Serie	38.000			181.000
Passat 2.0i GL	3.025.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	Serie	47.000	Serie				181.000
Passat 2.0i GL Aut.	3.250.000	1.984	115	192	12,9	9,9	460,5	Serie	47.000	Serie				181.000
Passat 2.0i 16V GT	3.500.000	1.984	150	213	9,7		460,5	Serie		Serie				Serie
Passat VR6 GL	3.725.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	47.000	Serie				Serie
Passat VR6 Exclusiv	4.070.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie		Serie				Serie
Passat 1.8 TD GL	2.550.000	1.896	75	185	18,0	6,8	460,5	Serie	47.000	Serie				195.000
Passat 1.8 TDI CL	2.800.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	190.000	47.000	Serie	38.000			181.000
Passat 1.8 TDI GL	3.035.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	Serie	47.000	Serie				181.000
Passat Variant 2.0i GL	3.330.000	1.984	115	190	12,0	9,1	460,5	Serie	47.000	Serie				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	(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	(1)
440 GLT	3.080.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
440 GLT Aut.	3.245.000	1.998	110	185	1,6	9,2	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
440 Turbo	3.245.000	1.721	120	190	11,9	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
480 GLE 1.8i	2.610.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
480 GLE 2.0i	2.840.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
480 GLT	3.080.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
480 GLT Aut.	3.245.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
480 Turbo	3.245.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)
480 S	3.365.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie			

BOSCH S.A. CON TBWA

T BWA ha sido seleccionada por Robert Bosch, S.A. para su sector de Ventas Comunicación Móvil (VCM). Este sector comercializa en nuestro país Blaupunkt Autohifi, T.V., Vídeo y Cámaras, además de Bosch Telefonía Móvil.

El objetivo del Grupo Bosch con esta adjudicación es impulsar la comunicación publicitaria de esta marca líder.

VOLKSWAGEN Y PINK FLOYD

Al igual que sucediera en el año 1992 con el grupo Génesis, Volkswagen volverá a «formar equipo» con un grupo musical en su gira mundial. Este año será con los ya legendarios Pink Floyd («The Wall»). La campaña de comunicación, que tanto éxito tuvo en su anterior iniciativa, además de apoyar la gira del grupo, se complementa

con acciones más concretas de promoción y publicidad, además de la producción de un modelo de la marca con el nombre del grupo.



PREMIO Q1 A LUCAS DIESEL

El pasado mes de diciembre, Roger Willimot y Dave Gibson, de Ford Europa, hicieron entrega del premio Q1 de calidad a Lucas Diesel de la planta de Sant Cugat del Vallés,

Barcelona. El premio fue recogido por José María Brum, director gerente del centro, y Eduardo Aymamí, director de Calidad. No faltaron las felicitaciones a todos los trabajadores.



ALVARO BULTO CON PORSCHE

RECIENTEMENTE, el piloto de motociclismo Alvaro Bultó recibió de manos de Juan Carlos Piñeiro, director gerente de Porsche-Saab Concessionari, las llaves de un flamante Porsche 968 CS. El modelo elegido es el mismo que el utilizado en la prestigiosa Copa Porsche 968 CS, donde debutó Bultó en su primera edición.



III EDICION DEL TROFEO VOLVO

Por tercer año consecutivo, el departamento de Marketing de Volvo Europa convoca su concurso «Conductor Seguro de Europa».

Durante el mes de febrero, diversas revistas del motor y de información general, así como el R.A.C.E., insertarán el anuncio y cuestionario de la presente edición. También podrá informarse en cualquiera de los concesionarios de Volvo España.



PRECIOS USADOS

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Facionauto (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	93	92	91	90	89
Alfa 33 1.3 S	—	—	—	490	410
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	—	—	510
Alfa 33 1.5 TL	—	—	—	510	430
Alfa 33 1.7 QV	—	—	—	610	520
Alfa 33 1.7 IE	—	—	—	560	480
Alfa 33 1.7 IE	—	—	—	—	530
Alfa 33 1.7 IE Boxer 1.6V	1040	890	900	720	—
Alfa 75 1.6 C	1180	1010	910	820	—
Alfa 75 1.8 C	1290	1100	990	890	—
Alfa 75 1.8 IE	1470	1320	1190	1070	—
Alfa 75 1.8 TB América	—	650	580	510	460
Alfa 75 2.0 C	1200	1030	920	830	—
Alfa 75 2.0 T.S.	—	700	640	580	510
Alfa 75 2.0 T.D.	1340	1150	1040	920	830
Alfa 75 2.4 T.D.	—	—	—	900	810
Alfa 75 2.5 QV	—	—	—	—	500
Alfa 75 3.0 América	1470	1240	1130	1020	920
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	820
155 1.8 T.S.	1570	1320	1210	1080	970
155 1.8 T.S. Luze	1480	1340	1210	1090	980
155 2.0 T.S.	—	—	—	—	550
155 V6	1610	1450	—	—	—
155 Q4	1840	1680	—	—	—
164 T.S. Base	1960	1780	—	—	—
164 T.S. Circa	2780	2500	—	—	—
164 T.S. Luze	1960	1860	1500	1350	1210
164 3.0 V6	2080	1780	1590	1440	1300
164 3.0 Quattroglio	2220	2000	1800	1620	—
164 2.5 TD	2630	2550	2250	2060	—
Spider 2.0 IE	3440	3100	—	—	—
Spider 2.0 IE	2510	2260	2030	1830	—
Spider 2.0 IE	2190	1950	1880	—	—

BMW	93	92	91	90	89
100 Avant 2.8 V6	3380	3050	2740	—	—
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	3430	3090	—	—
200 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	3220	2900	—	—
100 Avant 2.5 TDI	3460	2930	2660	—	—
200 Turbo	—	—	—	2440	2100
200 Quattro	3250	2710	2300	1880	1580
200 V8	6300	5370	4940	4310	3680

BMW	93	92	91	90	89
316/318 i	—	—	—	1040	910
316 i 4p	—	—	—	1230	1150
318 i Coupé	2280	1980	—	—	—
316 i 4p (nuevo)	2210	1900	1700	—	—
318 i	—	—	—	1210	1200
318 i 4p	—	—	—	1390	1280
318 i 4p (nuevo)	2430	2080	1870	—	—
318 i S	—	—	—	1460	1350
318 i S 4P	2570	—	—	—	—
318 i S Coupé (nuevo)	2700	2310	—	—	—
318 i Cabrio	2410	1980	1850	—	—
320 i	—	—	—	1500	1390
320 i 4p	—	—	—	1580	1460
320 i 4p (nuevo)	2780	2380	2150	—	—
320 i Touring	2580	2340	2100	1890	—
320 i Cabrio	2770	2500	2250	2030	—
320 i Coupé	3000	2570	—	—	—
324 D	—	—	—	1390	1310
324 TD	—	—	—	1620	1490
325 i	—	—	—	1910	1760
325 i 4p	—	—	—	1970	1830
325 i 4p (nuevo)	3380	2890	2600	—	—
325 i X	—	—	—	2200	2090
325i Touring	3090	2490	2240	2010	—
325i Cabrio	4100	3510	3180	2810	—
325i Coupé	3470	2970	—	—	—
325i TD	2700	—	—	—	—
325i TDS	3090	—	—	—	—
M3	—	—	—	3240	2840
M3 (nuevo)	4860	—	—	—	—
520 i (nuevo)	3050	2580	2340	2110	1790
524 TD (nuevo)	—	—	—	2300	2080
525 i/530 i (nuevo)	3630	3070	2790	2510	2120
525 TD	3050	—	—	—	—
525 TDS	3400	2880	—	—	—
535 i (nuevo)	3800	3020	2790	2520	2250
730 i	4070	3480	3120	2780	2370
735 i (nuevo)	—	—	—	3630	3280
740 i V8	5980	5060	—	—	—
750 i A	7100	6030	5440	4850	4140
750 AL	7800	6630	5980	5330	4550
635 CS i	—	—	—	—	2930
850 i	8750	7440	6710	—	—
M635	—	—	—	3970	3480

ALFA ROMEO	93	92	91	90	89
Alfa 33 1.3 S	—	—	—	490	410
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	—	—	510
Alfa 33 1.5 TL	—	—	—	510	430
Alfa 33 1.7 QV	—	—	—	610	520
Alfa 33 1.7 IE	—	—	—	560	480
Alfa 33 1.7 IE	—	—	—	—	530
Alfa 33 1.7 IE Boxer 1.6V	1040	890	900	720	—
Alfa 75 1.6 C	1180	1010	910	820	—
Alfa 75 1.8 C	1290	1100	990	890	—
Alfa 75 1.8 IE	1470	1320	1190	1070	—
Alfa 75 1.8 TB América	—	650	580	510	460
Alfa 75 2.0 C	1200	1030	920	830	—
Alfa 75 2.0 T.S.	—	700	640	580	510
Alfa 75 2.0 T.D.	1340	1150	1040	920	830
Alfa 75 2.4 T.D.	—	—	—	900	810
Alfa 75 2.5 QV	—	—	—	—	500
Alfa 75 3.0 América	1470	1240	1130	1020	920
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	820
155 1.8 T.S.	1570	1320	1210	1080	970
155 1.8 T.S. Luze	1480	1340	1210	1090	980
155 2.0 T.S.	—	—	—	—	550
155 V6	1610	1450	—	—	—
155 Q4	1840	1680	—	—	—
164 T.S. Base	1960	1780	—	—	—
164 T.S. Circa	2780	2500	—	—	—
164 T.S. Luze	1960	1860	1500	1350	1210
164 3.0 V6	2080	1780	1590	1440	1300
164 3.0 Quattroglio	2220	2000	1800	1620	—
164 2.5 TD	2630	2550	2250	2060	—
Spider 2.0 IE	3440	3100	—	—	—
Spider 2.0 IE	2510	2260	2030	1830	—
Spider 2.0 IE	2190	1950	1880	—	—

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Tempora SW 1.9 D, Tempora SW 1.9 TD SX, Regata Mare, Regata 70 S, Regata 100 S e, Regata Weekend S le, Regata Weekend DS, Regata D, Corona CIT, Corona 2.0 ie y Duemila, Corona Turbo e, Corona TD, Corona TOD.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Fiesta C 1.1 4v 3p, Fiesta C 1.1 5v 3/5p, Fiesta CLX Pac, Che 1.1 3p, Fiesta CLX 1.3 1.4 3/5p, Fiesta S 1.6 3p, Fiesta Gha 1.4 5p, Fiesta XR3i 1.6 8P, Fiesta Gha 1.8 D 3p, Fiesta C, CL 1.8 D 3p, Fiesta Gha 1.8 SX D 5p, Fiesta CL, Che 1.8 D 5p, Fiesta S 1.4, Cal. Pac 1.3 3p, Fiesta S 1.4, Cal. Pac 1.3 5p, Fiesta Expo 1.4, Fiesta S 1.8 Z 16V (105), Fiesta XR3i 1.8 16V (130).

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Escort Gha 1.6, Escort Gha 1.6 i, Escort GT, Merq y Xtra Rap 1.8, Escort XR3i, Escort RS Turbo, Escort Cabrio Gha 1.6, Escort Merq GT, Merq 1.8D, Escort Gha 1.6 D 1.8 D, Escort Cabrio XR3i, Escort Country 1.6/1.8D, Escort CLX 1.3/Prima 1.3, Escort CLX 1.6 3p, Escort CLX 1.6 5p, Escort 1.8i 16V 3/5p, Escort 1.8i 3/5p, Escort 1.8i 5p, Escort Gha, Nomade 1.6, Escort Gha, Nomade 1.6 i, Escort XR3i 1.8i (105), Escort RS 2000, Escort CLX 1.8D 5p, Escort Gha y Nomade 1.8D, Escort Cabrio 1.6i 8P, Escort Cabrio XR3i (16V), Orion CL 1.3, 1.4, Orion GT, Merq, GT, Merq, 1.6, Orion Gha 1.6, Orion Gha 1.6 i, Orion Gha 1.6 i, Orion Gha 1.6 i Cat, Orion Gha 1.6 i, Orion Gha 1.6 i Cat, Orion Gha Si, Orion Gha 1.6V (105), Orion Gha 1.6V (130), Orion CLX 1.8D, Orion Gha 1.8D, Sierra CL, GL, GT 2.0 4/5p, GLS 2.0 4p, XR 2.0 3/5p, Sierra XR 4x4 2.0i 5p, Sierra GL 2.0i 4/5p, Sierra CLX, GT 2.0 4/5p, Sierra Gha 2.0 1.4 5p, Sierra Cosworth 2.0 i 3p, Sierra Cosworth 2.0 i 4p, Cosworth 2.0 i 4p 4x4, Sierra CLX 2.3D 4/5p, Sierra GL 2.3D 4/5p.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Sierra TD 4/5p, Mondeo CLX 1.8 4p, Mondeo CLX 1.8 5p, Mondeo Sport 2.0i 4p, Mondeo Sport 2.0i 5p, Mondeo Gha 2.0 4p, Mondeo Gha 2.0i 5p, Mondeo CLX 1.8 TD 4p, Mondeo CLX 1.8 TD 5p, Mondeo Gha 1.8 TD 4p, Mondeo Gha 1.8 TD 5p, Mondeo Gha 1.8 TD 5p, Fam. CL 2.0i, Fam. CLX 2.0i y TD 1.8, Scorpio CL 2.0i 4/5p, Scorpio GL 2.0i 4/5p, Scorpio GL 2.4i 5p, Scorpio GL 2.4i 5p, Scorpio Gha 2.0i 4/5p, Scorpio Gha 2.0i 5p, Scorpio Gha 2.9i 5p, Scorpio Gha 2.9i 5p, Scorpio Cosworth, Scorpio GLX 2.0i 4x4 Cat, Scorpio GLX 2.9i 24V, Scorpio Gha 2.9i 4x4, Scorpio Gha 2.9i 24V, Scorpio Gha 2.9i 24V, Scorpio GLT, Scorpio GTD, Scorpio Gha TD, Scorpio Fam. GLX 2.0i, Scorpio Fam. Gha 2.9i.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Prelude 2.3 16V, Civic CRX 1.6 16V, Civic ES 1.6 16V, Civic ES 1.8 16V, Civic VT 1.8 16V, Concerto GL 1.4 16V, Concerto SX 1.6 16V, Concerto SX 1.6 16V 5p, Accord 2.0 16V, Accord 2.0 16V Aut., Accord 2.2 16V, Prelude 2.0 4WS, Prelude 2.3 16V, Accord 3.2i V6 24V, Legend 3.2i V6 24V, Legend 3.0 V6 24V, NSX 3.0 V6 24V.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Pony 1.3 LS 3p, Pony 1.3 LS 5p, Pony 1.3 GS 3p, Pony 1.3 LS 4p, Pony 1.3 GLS 4p, Pony 1.5 LS 5p, Pony 1.5 GLS 5p, Pony 1.5 GLS 16V, Lantia 1.8i GLS 16V, Lantia 1.8i GT 16V, Sonate 2.0i GLS 16V, S-coupe 1.5i LS, S-coupe 1.5i GT.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RS 1.6 3p	1370	—	—	—	—
R-19 16V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 3p	1400	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RH 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8i 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RT 1.8i 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Bev. 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6 V	2120	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-21 TS	1200	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 DIE	1700	1440	1330	1180	990
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TXI	1840	1570	1410	1260	—
R-21 GT	1720	1460	1320	—	—
R-21 2.1 Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R-21 Turbo D	1590	1380	1220	1090	930
R-21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R-21 Nevada TXE	1760	1500	1350	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam	1740	1470	1330	1180	980
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1480	1300	1110
R-25 GTX	—	1980	1670	1510	1340
R-25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R-25 TXI	—	1980	1670	1510	1340
R-25 V6 i	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6 i Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R-25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R-25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320
R-25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410
Espace DIE Quadra	—	2390	2080	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150
Espace Turbo 2.2i	—	2220	1900	1700	1320
Espace RN 2.2i	—	2100	1800	1620	—
Espace RT 2.2i	—	2650	2190	1970	—
Espace RT Quadra 2.2i	—	2750	2330	2110	—
Espace RME V6 i	—	3130	2660	2410	—
Espace RN 2.1 DT	—	2250	1900	1730	—
Espace RT 2.1 DT	—	2630	2230	2020	—
Alpine V6 Turbo	—	5030	4210	3750	3390

ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	790	620	560	—	—
111 L 5p	780	660	600	—	—
114 S/S	880	750	680	—	—
114 S 5p	860	730	660	—	—
114 SL/S 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTI	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1080	990	890	—
216 S	—	—	470	420	—
216 Sprint	—	—	500	450	—
216 SE/EFI	—	—	580	420	—
216 Vitesse	—	—	660	580	—
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GTi 3p/5p	1550	1310	—	—	—
220 GTi 3p/5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1060	960	—	—
416 GSi	1370	1180	1050	—	—
416 GTI	1490	1180	1060	—	—
420 GTI	1580	1320	—	—	—
820 Si	—	1380	1220	1050	890
820 Si Nuevo	2330	1980	—	—	—
827 Starling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	340	290	—
Metro MG	—	—	420	340	—

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p	—	—	—	390	320
Maestro 2.0 ER	—	700	590	500	420
Montego 1.6 SL	—	620	580	500	440
Montego GSi 2.0	—	700	610	570	500
Montego GTI 2.0	—	740	660	590	540
Montego State 2.0 GTI	—	770	700	620	560
Montego DSL Turbo	—	770	660	590	540
Montego LXI 2.0	1060	900	—	—	—

SAAB

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1680	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1960	1630	1360
9000i 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2680	2260	1710	1440
9000i CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000i CS Turbo	3800	3150	2630	2350	—
9000i CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000i Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SEAT

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L. Playa Sa. y Jun.	430	340	290	240	200
Marbella XL GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	580	520	440	380	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	380
Ibiza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	430
Ibiza SUV 1.5 3p	790	710	590	540	490
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	380
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	610	550	470	430	370
Ibiza GLX 1.2 5p	720	660	560	500	420
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	680	590	500	440	380
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	590	530	440
Ibiza Inyección 5p	810	730	610	550	500
Ibiza Disc. Spc. y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc. y Spc. y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L. GL Touring 1.2	—	520	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L. GL y Bn y Tour 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	380	280
Malaga GLD y GLXD	—	680	510	400	310
Toledo 1.6 CL	1080	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1030	900	—	—
Toledo 1.8 GL	1210	1030	930	—	—
Toledo 1.8 GLX	1320	1120	1010	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GL	1410	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GLX	1490	1240	1110	—	—
Toledo 2.0 GT	1630	1360	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1360	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1700	1450	1300	—	—
Toledo 1.9 D CL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 D GL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1400	1190	1070	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1520	1300	1170	—	—

SKODA

MODELO	93	92	91	90	89
130 GL	—	300	260	230	210
136 Favorit	—	400	360	320	280
136 Rapid	—	390	350	320	280
Favorit GLX	680	—	—	—	—
Favorit S Line	710	—	—	—	—
Favorit B Line	730	—	—	—	—
Forman GLX	750	—	—	—	—
Forman S Line	780	—	—	—	—

SUBARU

MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 16V Sedan	1440	1300	1100	—	—
Legacy GL 1.8 16V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo AWD	2390	2000	1780	—	—
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GX 2.2 SW AWD	1960	1630	1460	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020	—	—	—

SUZUKI

MODELO	93	92	91	90	89
Swift 1.0 GL	670	—	—	—	—
Swift 1.3 GL	760	660	580	520	450
Swift 1.3 GS	830	—	—	—	—
Swift GTI 16V	1030	870	790	700	600
Swift Sedan 1.6 GLX	1020	880	780	680	590
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	—	1000	900	810	720
Swift Cabrio 1.3	1320	—	—	—	—

TOYOTA

MODELO	93	92	91	90	89
Celica 1.6	—	—	1420	1140	1030
Celica 2.0 GT	—	—	1620	1310	1170
MR2	—	—	1660	1410	1270
Supra 3000	—	—	2240	1900	1710
Supra Turbo	—	—	2340	1990	1790
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Turbo Turbo	3370	2860	2580	—	—
Carry	—	—	1340	970	880
Corolla 1.6	—	—	1190	1070	—
Celica 2.0 GT	—	—	2330	1980	1790
Delica Turb AWD	—	—	2750	—	—
Corolla XU 1.6	—	—	1610	—	—
Corolla XU 2.0	—	—	1840	—	—

VOLKSWAGEN

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	600	450	340	280
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	380	290
Polo 55 C y Fox 1.3	—	580	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic CL 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	410
Polo Classic CL D	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	—	710	600	550	490
Polo Coupé CL	—	780	650	590	530
Polo Coupé GT 55 cv	—	850	720	660	590
Polo Coupé GT 75 cv	—	960	810	740	660
Polo Coupé GT 640	—	1120	950	—	—
Golf CL 60 3p	—	1090	920	—	—
Golf CL 75 3p	—	1280			

COMPRAR Y VENDER

VENDO

Honda CB 450 DX
Roja y Negra
Michelin radiales
perfecto estado
Pocos kms.
290.000 ptas.
Tel. (91) 3522136
comidas o despues 21H

¡BENEFICIESE!
Ahorre importando
vehículos, motocicle-
tas. Cualquier país.
Conozca todos los
trámites a seguir, pre-
cios, consejos, direc-
ciones, etcétera.
2.800 pesetas. IM-
PORT AUTOMO-
CION. Tel: (968) 64
11 59. Fax: 64 11 78.
Seriedad.

¡MULTAS! Posible
cancelación. Toda
España. Consúlte-
nos. Multafric. Tel:
(968) 64 11 59. Fax:
64 11 78.

VENDO
SUZUKI SAMURAI
ROJO-NEGRO
49.000 KMS.
OPORTUNIDAD
TEL: 01-525 278

PEUGEOT 405
M16. Nuevos. Proce-
dentes fabricante.
155 caballos cataliza-
dos. Full equipo. Ta-
picería a elegir cuero
belur. 2.200.000 ptas.
DON MOTOR. Carre-
tera Esperanza, 83.
Valladolid Tel: (983)
22 27 24. 908 78 89
51. Garantía nacio-
nal.

FORD Escort XR3i
cabrio. Año 90. Blan-
co, capota eléctrica.
48.000 kms. Extras,
perfecto. Tel: (96) 586
49 56.

JAGUAR XJS V12,
descapotable, estre-
nar 9.000.000 ptas.
Lotus Elan descapo-
table, 92. 4.000.000
de pesetas. Tel: (952)
23 17 17/ 18.

SEAT Toledo GLX,
turbo diesel 19, A/A,
B-NW, radio Blau-
punkt. Color rojo cre-
ta metalizado. 56.000
kms. 1.600.000 ptas.
Tel: (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. Hon-
da 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
año 1993, perfecto
estado, 40.000 kms.
Precio 3.120.000
ptas. Tel: (93) 265 73
88. Sta. Pau.

500.000 pesetas
menos en la gama
Peugeot diesel, total-
mente nuevos. Gar-
antía Peugeot oficial.
Equipamiento de se-
rie más extras. Sodi-
mexa Don Motor Tel:
(983) 22 27 24. 908
78 89 51

PORSCHE 944 Tur-
bo targa. Rojo, cuero,
full, ruedas nuevas.
Tres años. 35.000
kms. A matricular. Un
año de garantía. Tel:
(974) 42 80 11.

BMW 730i V8 a es-
trenar y matricular

7.000.000 ptas. BMW
m635 CSi M-OB
5.000 kilómetros.
6.500.000 ptas. Tel:
(952) 23 17 18.

¡ATENCIÓN! Liqui-
damos antipinchazos
flat-proff a 1975 ptas.
Sirve para cuatro rue-
das. Tel: (91) 408 45
90-317 34 79.

COMPRO Maserati
222 coupé o spider.
Sr. corcuera horas
oficina Tel: (945) 22
99 00.

BMW 635 CSi motor
10.000 Kms. Piel, full
equipe, llantas, bbs,
gris antracita, cambio
deportivo, alarma, etc.
Tel: (91) 359 32 15
1.200.000 ptas.

BMW 323i, nacional
año 86, extras. Buen
estado 850.000 ptas.
Tel (93) 886 06 42.

BMW 525i 24V M-
ND, 1992, plata linea
mate, suspensión m-
technic, asientos de-
portivos bmw, compu-
tadora hi-fi sistem
bmw michelin pilot
full. Impecable
3.850.000 ptas Tel.
(971) 71 34 54

LANCIA Integrale
16 válvulas. Excelen-
te estado. 4.800.000
ptas. Tel: (964) 21 89
24.

OPEL Omega 2.6i
CD. Abril 91. Aire
acondicionado, fre-
nos ABS. Todos ex-
tras. 55.000 kms.
Buen estado.
2.200.000 ptas. nego-
ciables. Tel: (91) 673
80 27.

CHEVROLET Ca-
maro 5.0L. V8. Full

equipe. 15.000 kms.
4-93. Impecable. De-
portivo sin un araña-
zo. Vendo por trasla-
do. Garantía. Tel: (91)
314 59 96.

AUDI Coupe 2.3 E.
F.E. Año 93 Rojo.
2.950.000 ptas. Ya-
movil, (91) 565 20 00

BMW 850 CI F.E.
Año 93. Gris metal-
izado. 7.900.000. Ya-
movil, (91) 565 20 00.

CITROEN ZX 1.9i
Volcane. Full equipe.
Año 92. 1.550.000
ptas. Yamovil, (91)
565 20 00.

BMW 730i F.E. Año
92. Gris metalizado.
3.900.000 ptas. Ya-
movil, (91) 565 20 00.

FIAT Croma turbo in-
yección. Full equipe
Año 93. Verde metal-
izado. 2.450.000 ptas.
Yamovil, (91) 565 20
00.

PEUGEOT 605 SRI,
extras. Año 92. Gris
metalizado.
2.250.000 ptas. Ya-
movil, (91) 565 20 00.

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

JAGUAR Sovereign
3.2 Full equipe. Año
91. Granate metaliza-
do. 3.900.000 ptas.
Yamovil, (91) 565 20
00.

NISSAN 200SX. Full
equipe Año 91. Gra-
nate metalizado.

M16. Nuevos. Proce-
dentes fabricante.
155 caballos cataliza-
dos. F. E. Tapicería a
elegir cuero belur.
2.200.000 ptas. DON
MOTOR. Carretera
Esperanza, 83. Valla-
dolid Tel: (983) 22 27
24. 908 78 89 51.

HONDA NSX

No paralelo
Absolutamente Impecable
Garantía oficial 1 Año
8.500.000 ptas
Tel. 815311
Dejar recado y telefono
en contestador.

2.250.000 ptas. Ya-
movil, (91) 565 20 00.

MERCEDES 300 E,
24 válvulas. Full equi-
pe. Año 91. Azul met-
talizado. 3.900.000
ptas. Yamovil, (91)
565 20 00.

¡BENEFICIESE!
Ahorre importando
vehículos, motocicle-
tas. Cualquier país.
Conozca todos los
trámites, precios,
consejos, direccio-
nes, etc. 2.800 pese-
tas. IMPORT AUTO-
MOCION. Tel: (968)
64 11 59. Fax: 64 11
78. Seriedad.

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

PEUGEOT 405

COMPRAR Y VENDER

A. ARGUELLES

Andres Mellado, 76 - Tel.: 549 57 88 - 549 64 71

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDAD

a la hora de
Comprar su Automovil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
ALFA ROMEO	104 V6	85	22.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	36.000	PEUGEOT	309 GR	88	20.000
AUDI	V8 AUT.	89	108.000	FIAT	CROMA TD	93	58.000	PEUGEOT	605 SVI	90	58.000
AUDI	90	86	16.500	FORD	ESCORT CABRIOLET	92	43.000	PEUGEOT	405 SRI	90	36.000
BMW	628 CSI	80	38.000	FORD	SIERRA 2.0 GHIA	90	33.000	PEUGEOT	205 GT	92	26.000
BMW	320i 4P	92	64.800	FORD	SIERRA 2.0 S	87	25.000	RENAULT	R-19 16V	90	33.000
BMW	535i	89	87.000	FORD	ESCORT 1.6 CLX	91	26.000	RENAULT	R-21 GTS	86	19.000
BMW	M-5	92	122.000	INNOCENTI	DE TOMASO TURBO	88	16.500	RENAULT	R-21 GTX 5P	89	25.000
BMW	525i 124V AUT.	91	76.000	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	RENAULT	CLIO 1.4 RN	91	25.000
BMW	M-3	90	72.000	LANCIA	DELTA INTEGRALE	88	39.000	RENAULT	R-21 DX TD	92	29.000
BMW	325i X 2P	87	36.000	LANCIA	DELTA 1.8	90	34.000	ROLLS ROYCE	SILVERT SPIRIT	85	220.000
BMW	525i 124V	90	80.000	MERCEDES-BENZ	500 SEC	86	72.000	VOLKSWAGEN	PASSAT GL	89	38.000
CITROËN	BX 1.4 TGE	90	19.000	MERCEDES-BENZ	260 E AUT.	90	84.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPE 1.3	89	15.000
CITROËN	AX TRD	90	19.000	MERCEDES-BENZ	200 E	87	45.000	VOLKSWAGEN	CORRADO G-60	90	53.000
CITROËN	AX 1.4 TRS 5P	90	22.000	MERCEDES-BENZ	190 E 2.5 16V	89	85.000	JEEP	GRAN CHEROKEE LIMITED	93	122.000
CITROËN	AX 1.4 TRS 3P	90	16.000	NISSAN	SERENA	93	52.000	JEEP	CHEROKEE LAREDO	91	53.000
CITROËN	CX 2.5 GTI T.	86	24.000	OPEL	CORSA 1.2 S	89	14.000	LAND ROVER	RANGE ROVER	90	51.000
FIAT	UNO 90 S	91	16.500	OPEL	VECTRA CC	89	23.000				

Comparamos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

ARGÜELLES Re-
nault 21 Turbo diesel.
Año 92. 1.875.000
ptas. Tel: (91) 549 57
88.

ARGÜELLES BMW
316. Año 87. 950.000
ptas. Tel: (91) 549 57
88.

ARGÜELLES BMW
320i. 4 puertas. Año
92. 2.750.000. Tel:
(91) 549 57 88

ARGÜELLES Alfa

Romeo 75, color rojo,
año 1989, 890.000
ptas. Tel: (91) 549 57
88.

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

ARGÜELLES Peu-
geot 405 MI 16 válvu-
las. Año 1988.
1.350.000 ptas Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Volvo

480 Turbo. Año 90.
1.650.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

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

ARGÜELLES Audi
100 2.2. Año 90.
2.200.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Mer-
cedes 300 Familiar,
año 87, full equipo,
3.300.000 pts. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Peu-
geot 205. Año 92,
1.075.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Volks-
wagen Golf. Año 90,
985.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Re-
nault R-19 GTX, rojo,
aire acondicionado,
975.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGÜELLES Ci-
troën AX GT. Año 90.

Rojo. 675.000 ptas.
Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES: Fiat
Tipo 1.6 DGT. ABS,
A/A y D/A. Año 90.
1.075.000 ptas. Tel:
(91) 549 57 88.

ARGUELLES: Mer-
cedes 190 E 2.5. Año
89. 3.300.000 ptas.
Tel: (91) 549 57 88.

ARGUELLES: Nis-
san Vanette. Año 92.
20.000 kms.
1.090.000 ptas. Tel
(91) 549 57 88.

ARGUELLES: Nis-
san Serena. Año 93.
10.000 kms.
2.100.000 ptas. Tel:
(91) 549 64 71.

ARGUELLES: To-
yota Celica. Año 92.
20.000 kms.
2.900.000 ptas . Tel:
(91) 549 57 88.

**AUTOS FERNAN-
DEZ** Audi 90 2.2 E.
A/A. Llantas. ABS.
1.550.000 ptas. Ga-
rantía. Tel: (91) 551
22 50.

**AUTOS FERNAN-
DEZ** BMW 320i, 4
puertas. Muchos ex-
tas. Año 1988.
1.250.000 ptas. Ga-
rantía. Tel: (91) 551
22 50.

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

**AUTOS FERNAN-
DEZ** Renault Clio 1.4
RT. 5 puertas, año
1990. 850.000 ptas.
Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNAN-
DEZ** Opel Vectra GT
A/A. Llantas. Año 89.
1.375.000 ptas. Ga-
rantía, Tel: (91) 551
22 50.

**AUTOS FERNAN-
DEZ** Peugeot 405
GR A/A. Año 92
1.550.000 ptas. Tel:
(91) 551 22 50.

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

COMPRAR Y VENDER

DESAPARECIDO

FORD SCORPIO 2.9
PO -3585-Y
TEL. 600 03 18
JULIAN

SE VENDE

SUZUKI GSX750, GRIS Y
NEGRA DEL AÑO 1990
MUY CUIDADA, EXTRAS
TEL. : (91) 5344373
TARDES JAVIER
525.000PTAS

78. Absoluta Seriedad.

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

PEUGEOT 405 M
16. Nuevos. 155 caballos catalizados. Full equipo. Tapicería a elegir cuero belur. 2.200.000 ptas. DON MOTOR. Carretera Esperanza, 83. Valladolid Tel: (983) 22 27 24. 908-78 89 51.

ALFA ROMEO 75
America V-6 A/A. ABS. Equipo musica servodirección 30.000 Kms. Impeccable. Entrada 350.000 ptas. Mes 29.400 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

FORD Fiesta moder-
no sólo 590.000 ptas. Entrada 120.000 Mes 13.820 ptas Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

CITROEN BX 16V
leader Aire acondicionado. Elevalunas eléctrico. Cierre cen-

86 21-22. Azcona 62.

FORD Escort 1.6
XTRA. Precioso. Entrada 150.000 ptas. Mes 10.000 ptas. Garantía escrita. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

VOLKSWAGEN
Golf CL 1.6 techo, llantas, parrilla GTI. Entrada 225.000 ptas. Mes 14.700 ptas Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

OFERTA Varios BMW Kilómetro "0"

HONDA Yupi 8.000
kms. buen estado. 160.000 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

YAMAHA Diversion M-NA. Roja. Poco Kilómetros. 500.000 ptas. Entrada 100.000 ptas. Mes 11.700 ptas. Tel: 726 17 17.

HONDA CBR 600
FII 1992. Excelente estado. 11.000 Kilómetros. 775.000 ptas Tel: 726 17 17. Azcona 62.

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

● ACCESORIOS, BOUTIQUE NAUTICA

● STOCK KM «0»

● EMBARCACIONES MOTOR Y VELA

● VEHICULOS OCASION PROCEDENTES DE CAMBIO

TODAS LAS MARCAS

OPEL Senator 3.0,
V6, 24V, Full equipo Año 92. Azul metalizado. 2.950.000 ptas. Yamovil, (91) 565 20 00.

JEEP Cherokee 4.0
limited. Full equipo Año 92. Blanco. 2.650.000 ptas. Yamovil, (91) 565 20 00.

BMW 318i, particular. M-JH. Alarma, aire acondicionado, siempre guardado en garaje. 1.150.000 ptas. Tel: (91) 435 50 32. Urge.

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

OPEL Calibra 2.0 M-
O N. Garantía oficial. Precio interesante admitimos cambio por coche o moto. 7258621/22. Azcona 62

BMW 318i 4p nacional
muy buen estado. M-IJ. Precio interesante. Entrada 200.000 ptas. Mes 23.500 ptas. Tel: 7258621/22. Azcona 62

FIESTA Cheers
Seminuevo 12.000 Kms impecable. 12 meses. Garantía. entrada 160.000 ptas. Mes. 18.500 ptas 725 86 21-22. Azcona 62

VOLKSWAGEN
Golf GTi pocos Kms Aire acondicionado. Precio 1.100.000. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62

tralizado. Unico dueño buen estado garantía. Entrada 120.000 ptas Mes 13.820 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

RENAULT Nevada
familiar M-IH. Unico dueño, buen estado garantía. Entrada 160.000 ptas. Mes 18.500 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

CITROEN ZX Flash
diesel M-OX. 2 meses uso. Aire acondicionado, dirección asistida, etc. 10 meses garantía oficial. 6.000 kms. Entrada 350.000, mes 32.000 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

SUZUKI Swift GTI
pracioso. modernísimo. M-KJ. Entrada 160.000 ptas. Mes 18.500 ptas. Tel: 725

garantía oficial BMW 12 meses precios interesantes. Ejemplo: 325 Turbodiesel precio 4.250.000 ptas. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

FORD Fiesta M-HJ
muy buen estado pocos Kilómetros solo 280.000 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

FIAT Uno45-S año 90. 30.000 Kms. Garantía 12 meses 595.000 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

YAMAHA Virago
1.100 negra, oficial, 1992, 7.000 Kms. Absolutamente impecable. Admitivos cambio. Facilidades Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

MOTO AGUA
Kawasaki 650SC sin entrenar. 20 por ciento menos. Garantía Azcona 62. Tel: 725 86 22.

PEUGEOT Scooter
50 c.c. Nueva precedente sorteo. Precio ocasion 115.000 ptas. Azcona 62. Tel: 725 86 22.

CITROEN ZX Flash
diesel M-OX. 2 meses uso. Aire acondicionado, dirección asistida, etc. 10 meses garantía oficial. 6.000 kms. Entrada 350.000, mes 32.000 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

SUZUKI Swift GTI
pracioso. modernísimo. M-KJ. Entrada 160.000 ptas. Mes 18.500 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

Canalcar



Vehiculos de hasta 1.400 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Citroën AX 11 TRE SP	90	625.000
Citroën AX 11 TRE	91	745.000
Citroën AX GI SP	90	745.000
Fiat Uno 70 SX	92	925.000
Ford fiesta 1.4 S	90	975.000
Ford fiesta XR2 S	91	1.150.000
Opel Corsa City	92	670.000
Peugeot 106 XN 1.1	92	875.000
Peugeot 205 XR	93	1.050.000
Peugeot 205 Winner	92	845.000
Peugeot 205 GTI A/A	90	1.175.000
Peugeot 205 Rallye	90	775.000
Peugeot 205 Style	92	735.000
Peugeot 205 XTD A/A D/A	91	1.150.000
Renault Supercinco Oasis	91	640.000
Renault Clio 1.2	91	790.000
Renault Clio 1.4 RT	91	945.000
Renault Clio 1.7 A/A	92	1.150.000
Renault Clio 1.7 RT	91	950.000
Seat Ibiza 1.5 A.A	92	975.000

...Y MUCHAS MAS OPORTUNIDADES

Vehiculos de 1.400 cc a 1.900 cc

Marca y modelo	Año	Precio
BMW 325i Full Equipe	92	2.850.000
Citroën ZX Reflex A/A	92	1.125.000
Citroën ZX Volcane F.E.	92	1.675.000
Fiat Tipo 1.8i A/A D/A	91	1.125.000
Ford Escort 1.6 CLX A/A	91	1.175.000
Ford Escort 1.8 D	90	890.000
Ford Escort 1.6i Cabriolet	90	1.350.000
Ford Orion 1.6 CLX A/A	92	1.190.000
Lancia Dedra 1.6i F.E.	91	1.370.000
Opel Astra 1.4i A/A	92	1.375.000
Opel Astra 2.0i GT SP A/A	92	1.375.000
Peugeot 309 Automatico	91	1.150.000
Peugeot 309 GTI F.E.	88	890.000
Renault 19 TXE A.A/D.A.	89	1.025.000
Renault 19 TSE A.A.	90	940.000
Volkswagen Golf Cabriolet	89	1.450.000
Volkswagen Golf GTI A/A	88	1.150.000
Volkswagen Golf GTI 16V A/A.	89	1.270.000
Volkswagen Golf60 SP F.E.	91	1.875.000

...Y MUCHAS MAS OPORTUNIDADES

Vehiculos de mas de 1.900 cc

Marca y modelo	Año	Precio
Audi 80 1.8 S F.E.	89	1.370.000
Alfa Romeo 75 2.0 TS F.E.	88	790.000
Ford Mondeo 1.8 F.E.	93	2.100.000
Ford Sierra 2.0 GT A/A	89	1.100.000
Ford Scorpio 2.9 Aut. F.E.	89	1.615.000
Mercedes 190 E 2.6 F.E.	87	1.900.000
Opel Calibra 2.0 F.E.	93	2.500.000
Opel Vectra 2.0i GT A/A	91	1.675.000
Opel Vectra 2.0i GT FE	92	1.975.000
Peugeot 405 GRI A/A	91	1.375.000
Peugeot 405 SRI A/A D/A	88	1.075.000
Renault 21 GTS F.E.	89	1.050.000
Renault 21 GTS SP F.E.	90	1.100.000
Renault 21 TXE A/A F.E.	90	1.325.000
Renault 21 TXE A/A	89	975.000
Volvo 740 Master IS F.E.	91	1.950.000

...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.

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

AUTOMOVILES
Canalcar

Desde 1964

TENEMOS
200
MAS

COMPRAR Y VENDER

IMPORT CARE-LEN Mercedes 300 coupé 1990, multiválvulas, full equipo, 4.800.000 ptas. Tel: 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN Mercedes 300 E 1990. Multiválvulas. Full. 3.800.000 ptas. Tel: 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: BMW 325 i 1992, full equipo. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN Mercedes 260 E 1990, full equipo. 3.200.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Mercedes 190 2.6 1989, full equipo. 2.300.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

PARTICULAR

OPEL SENATOR
3.0iCD, 24V, Z-AK.
Septiembre 90
Gris plata, full-equipo
2.300.000 ptas.
TEL: (976) 237375
A partir 9 noche

IMPORT CARE-LEN: Mercedes 300 Turbo Diesel, 1992, full. 4.800.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Lancia Thema multiválvulas 1990. Full equipo 1.700.000



BOYACA VENDE BMW M3
MAXIMA EVOLUCION PARA C.E.T.
TEL.: 747 88 00

COMPRAMOS COCHES
● PAGO INMEDIATO
● MEJORES TASACIONES
CANSA
C/ AZCONA, 62
(PARQUE DE LAS AVENIDAS)
TEL.: 726 17 17-725 1622

ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: BMW 525i 1990. Full 3.100.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Porsche 944,

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

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

IMPORT CARE-LEN: BMW M-3 1988, full 2.300.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Audi 90 Coupé, 1990, full equipo. 2.200.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Jaguar XJS, 1985, full. 2.800.000 ptas. Tel: 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Mercedes 300 diesel quatromatic 1989. Full. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: BMW 750 iL 1990. Full. 4.400.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Audi Coupé 1990. 2.300.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Porsche 944,

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

1986. Full. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Jaguar XJ 40, 1990. Full. 3.400.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Mitsubishi Montero Turbo Diesel 1988. Full. 2.100.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORTAUTO: Paseo de Sagasta, 43. 50007 Zaragoza. Tel: (976) 38 62 12. Fax: (976) 25 00 78.

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, 1976. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO: Rolls Royce Corniche Coupé, 1966. 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 cv. Tel: (976) 38 62 12.

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

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

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

IMPORTAUTO: Triumph TR-7, des-

capotable, 1981. Tel: (976) 38 62 12.

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

IMPORTAUTO:

TRIUMPH TR4

AÑO 1962. VERDE INGLES
RECIENTE PINTADO. BAQUETS
CUERO, RECIENTE PINTADA
MECANICA REVISADA
CAPOTA LONA NUEVA
TELY FAX : (93) 347 23 39

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

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

IMPORTAUTO: Citroën 15 Pato, 1954, perfecto. 6 cilindros. Tel: (976) 38 62 12.

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

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

IMPORTAUTO: JBA FalconSport, a estrenar, entregas inmediatas. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO: Austin Healey Sprite, 3 capotas. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO: Maserati Sebring, 3500i, 1962. Tel: (976) 38 62 12.

HOY COMO AYER 17 AÑOS A SU SERVICIO

VISITENOS Y SE SORPRENDERÁ 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 7 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

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

CORRADO G 60. Negro, impecable estado, techo y cinturones eléctricos, radio, 10.000 kilómetros. 2.950.000. Tel: (91) 564 55 56.

BMW 750, M-MT, cuero, techo, climatizador, alarma, llantas, full equipo, color verde metalizado.

5.200.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

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

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

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

PORSCHE 911 Carrera 4, 40.000 kms. M-NL. Aire acondicio-

nado. Impecable, rojo, cuero negro. 6.800.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

CHEVROLET Corvette ZR1, color rojo, 12.000 kilómetros. Impecable estado.



¡PERSONALIZA TU CASCO!
Con alucinantes diseños, pinturas altamente resistentes y un acabado perfecto
EDUARDO MATURENA
619 63 29

año 90. 6.900.000 ptas. Tel: (91) 564 55 56.

AUDI 100 CD 2.2 E. Año 89. M-KL. Gris metalizado. Climatizador. Cierre centralizado, elevalunas eléctricos, manual.

Muy cuidado. Tel: (91) 564 55 56.

FORD Mustang 5.0 V8 Cabrio, negro. Año 93, capota eléctrica. Aire acondicionado. Recién matriculado. 4.000.000

CITROEN BX 16 RS Aire acondicionado. Unico dueño. Impecable estado. Entrada 59.000 ptas. 14.790 Ptas. Mes, Azcona, num, 62. Tel: 725 86 21-22.

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

FORD Sierra Cosworth 3 puertas. Auténtico 204 CV, perfecta conservación, aceptamos cambio, 38.856 ptas. mes. Entrada 155.000 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. Total 990.000 ptas. Azcona, 62. Tel: (91) 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.

FIAT Uno 45. M-LL. 30.000 kms. Total 590.000 pesetas. En-

FORD FIESTA 1.1. Blanco. Muy Buen Estado. Ultimo modelo. Garantizado. Amplias facilidades. Sólo 14.790 Ptas. Mes. Entrada 59.000 ptas. Total 590.000 ptas. Azcona, 62. Tel: 726 17 17-725 86 22.

FORD Escort 1.3 CL, 1990, color rojo, pocos Kms, recién revisado, garantía 12 meses, facilidades. Entrada 72.500 ptas. 18.175 Ptas./mes. Azcona, 62. Tel: 725 86 22.

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

HONDA YUPI

Roja seminueva
Siempre en garaje
Recien revisada
Regalo guantes y casco
175.000ptas.
Tel:5703456

¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre Cambio Rusconi, S A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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

Regio inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____

Firma



Motor 16

COMPRAR Y VENDER



VAROSA  

LA SEGURIDAD DEL LEADER EN ESPAÑA
ENTREGA INMEDIATA MITSUBISHI MONTERO CORTO LARGO GASOLINA TURBO DIESEL MITSUBISHI 3000 222 Y 305 CV ECLIPSE TRES VERSIONES TOYOTA CELICA HONDA CIVIC COUPE

MITSUBISHI ELECTRIC TELEFONIA MOVIL
CONCESIONARIO OFICIAL MOTOS DE AGUA POLARIS

Cita: Fuenlabrada, Moraleja km 4 HUMANES (MADRID)
TEL: 606 51 49 15 11 FAX: 607 67 05

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo nuevo japonés con gran atención a los deportivos y todo terreno. Gran stock de vehículos en exposición. Almacén, talleres y servicio propios, posibilidades de leasing y financiación hasta 60 meses. Visite **VAROSA MOTORS**, quedará gratamente sorprendido.

POLARIS, VAROSA MOTORS, es concesionario oficial POLARIS con toda su gama de motos de cuatro y seis ruedas para la diversión y el trabajo. Existen varios modelos adecuados a cada necesidad, con marcha atrás, cambio automático, arranque eléctrico, suspensiones regulables, etc. Todos los modelos se entregan ma-

triculados para poder circular con ellos incluso por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, motaña o las pistas de tierra donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Para circular por vías públicas sólo se necesita el carnet de coche. **POLARIS** es la única marca homologada en España.

TELEFONIA MOVIL. La más avanzada gama de teléfonos portátiles. Para vehículos Mitsubishi dispone de los teléfonos más ligeros y compactos del mercado, como el espacial MT-7, y todos sus complementos, kit manos libres, fundas, adaptadores de encender, etc. A su disposición en Varosa Motors.

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



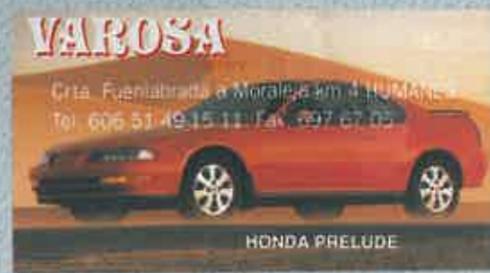
VAROSA



VAROSA



VAROSA



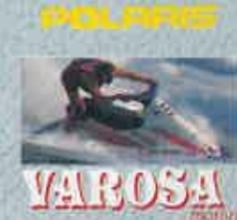
VAROSA
Cita: Fuenlabrada a Moraleja km 4 HUMANES
Tel: 606 51 49 15 11 Fax: 607 67 05
HONDA PRELUDE

OPEL Senator 3.0, V6, 24V, Full equipo Año 92. Azul metalizado. 2.950.000 ptas. Yamovil, (91) 565 20 00.

2.650.000 ptas. Yamovil, (91) 565 20 00.

BMW 318i, particular. M-JH. Alarma, aire acondicionado, siempre guardado en garaje. 1.150.000 ptas. Tel: (91) 435 50 32. Urge.

JEEP Cherokee 4.0 limited. Full equipo Año 92. Blanco.




VAROSA
CITA: FUENLABRADA A MORALEJA KM 4 HUMANES
TEL: 606 51 49 15 11 FAX: 607 67 05
QUADS POLARIS

MOCION. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

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

PEUGEOT 405 M 16. Nuevos. 155 caballos catalizados. Full equipo. Tapicería a elegir cuero bebur. 2.200.000 ptas. DON MOTOR. Carretera Esperanza, 83. Valladolid Tel: (983) 22 27 24. 908 78 89 51.

Motor 16



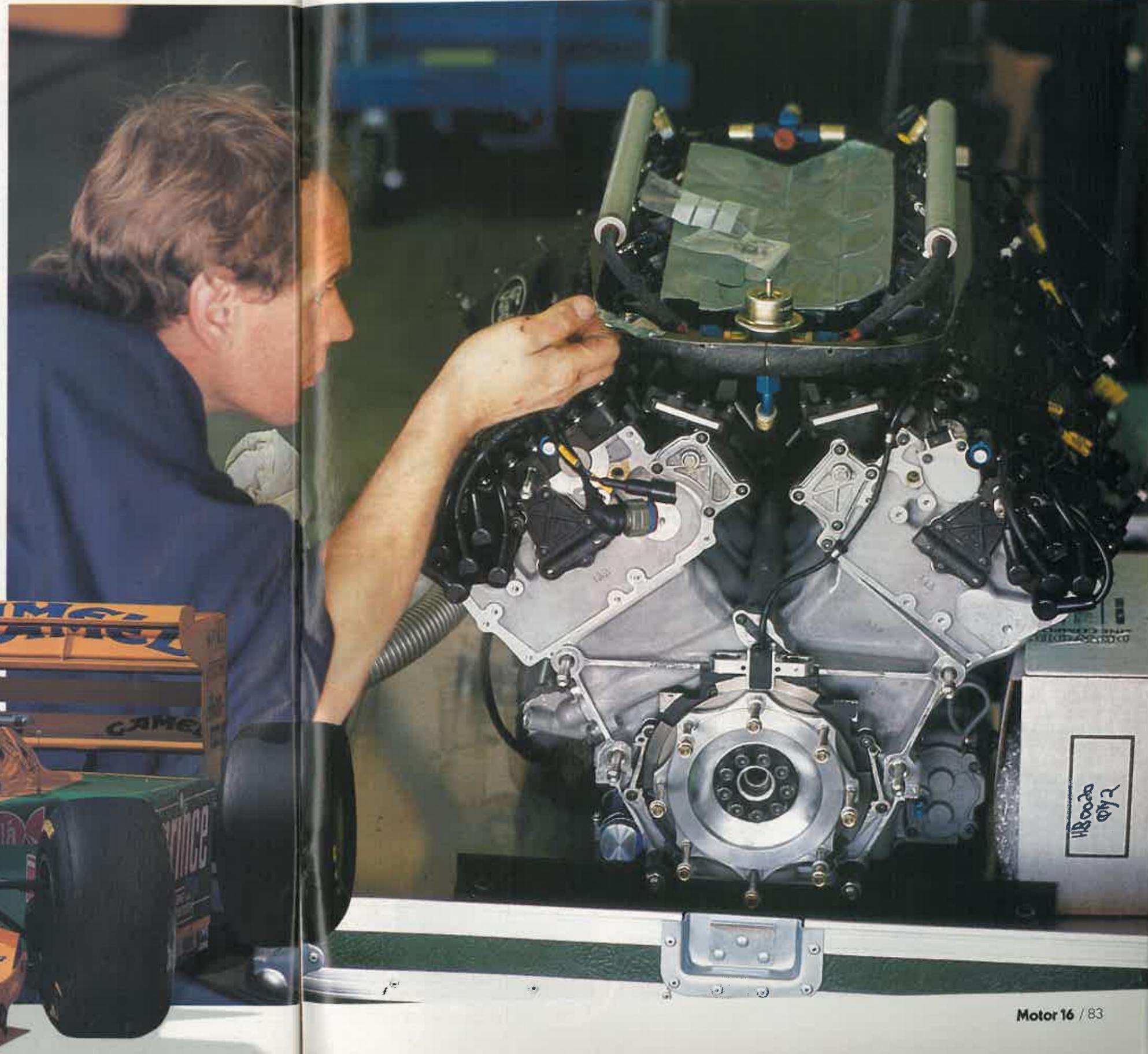
LA FORJA. Forja de un pistón para un motor Cosworth que vale 30 millones.

La fábrica más famosa del mundo

COSWORTH

EL SANTUARIO DEL MOTOR

Todo comenzó hace 35 años en un caserón enmohecido en la zona industrial de Northampton. Keith Duckworth y Mike Costin fueron los fundadores de este sello que se ha convertido en un mito viviente. El nombre de Cosworth es sinónimo de un sinfín de victorias y de la más alta tecnología.



EN los últimos estertores de la década de los 50, Mike Costin y Keith Duckworth alquilaron un local de mediana amplitud en la zona industrial de Northampton. En la pared, al lado de la puerta de acceso, hecha de madera y pintada en marrón, un letrero aparentemente intrascendente: Cosworth Engineering Ltd. Al otro lado del umbral, con pocos medios económicos y las ideas muy claras, Duckworth modificaba el motor Ford 105 E para transformarlo en el Cosworth Modified Anglia Engine, cuyos 75 caballos de potencia eran tan modestos como la infraestructura de la recién nacida Cosworth. Tras aquel primer paso se veía un futuro sin igual, basado en las ideas de un hombre que no con-

Ferrari y Bugatti, vive en el Olimpo de la Fórmula 1. Tras 35 años de actividad gloriosa, el mugriento caserón se ha convertido en un grupo de empresas y edificios con una superficie de 12.870 metros cuadrados, y los 15 acólitos de Duckworth han pasado a ser casi 500 empleados, muy orgullosos de llevar bordado en sus batas el nombre de Cosworth.

En la actualidad, la compañía británica Vickers es la propietaria de Cosworth y, en cierto modo, gracias a la total confianza puesta en Cosworth, esta mítica empresa ha podido no sólo progresar, sino evolucionar tecnológicamente al compás del desarrollo industrial.



Una imagen entrañable. El Ford Anglia de Keith Duckworth está aparcado frente a la primera sede de Cosworth; era 1959 en Northampton.

cebía la potencia sin la solidez y la simplicidad. Siete años más tarde de aquel tímido comienzo, con ocasión del Gran Premio de Holanda de F-1, Cosworth ensambló el nuevo motor DFV-V8 en el Lotus 49 que, contra todo pronóstico, alcanzó la victoria de la mano de Jim Clark. Aquel 4 de junio, con la victoria en Zandwoort, daba comienzo una historia irrepetible: la de Cosworth. Ahora, de aquel entrañable caserón donde Duckworth pasaba un sinfín de horas sobre el tablero de dibujo, sólo queda la gloria forjada con 12 títulos de Campeones del mundo de F-1 y 165 victorias. A la vista de esto, el nombre de Cosworth se ha convertido en un mito que, junto a

Como es de suponer, los múltiples éxitos cosechados en la F-1 han construido la fama de Cosworth; sin embargo, muchas otras actividades son tan apreciadas, como los pistones forjados que se producen para motores de calle Jaguar, Aston Martin, Lamborghini, Ferrari, Audi, Mercedes y Ford y, al mismo tiempo, la calidad de fundición de bloques y culatas que Cosworth realiza es sumamente apreciada para la fabricación de motores de altas prestaciones. De hecho, la factoría tiene una capacidad de producción de 75 bloques de motores V8 por cada hora, y 190 culatas de 16 válvulas. Al mismo tiempo, puede construir y reparar casi 400 motores HB de Fórmula 1 por temporada y otros tantos XB para la Fórmula Indy. Jun-



LAS FASES DEL MILAGRO
Desde los diseños en tablero hasta los modernos sistemas de Cad-Cam, se maneja la más avanzada tecnología aplicada a los motores. La fundición y la mecanización de los componentes, así como los exhaustivos ensayos en los bancos de pruebas, hacen posible la más alta calidad. En Cosworth se realizan desde los motores de F-1 a los de rallye que han triunfado en el último rallye de Montecarlo.





ARTESANIA TOTAL
Sofisticados sistemas de mecanización aseguran la calidad de los componentes. En los departamentos de montaje de los motores el trabajo se lleva cabo con el más estricto sistema artesano. A cada pieza y a cada motor corresponde el nombre del mecánico que lo ha montado. En realidad se trata de un crisol de tecnología y dedicación.

to a esto, hay que contar los DFV de la F 3000 y los de rallye. En Cosworth se ha sabido aplicar el trabajo esmerado, preciso y artesano a la «gran» serie, siempre dentro de los propulsores de altas prestaciones.

De los 500 empleados que trabajan en el grupo de edificios de Northampton, unos 120 son ingenieros que se dedican a la evolución de los motores, en las cuales están incluidas las fundiciones, el mecanizado de las piezas, la forja de los pisto-

to al empleo en F-1 o Indy. Este mismo proceso, pero a la inversa, ocurre en el caso de la reparación o revisión de los motores utilizados en los Grandes Premios.

Sin lugar a dudas, si por una parte Cosworth es el santuario del motor, por otra es la Meca de los propulsores V8. Ahí, tras sus paredes, se han estudiado y construido los mejores de la historia. El concepto



El motor DFV diseñado por Keith Duckworth ha perdurado veinte años en la Formula 1. Aquí vemos al creador junto a G. Hill

nes, la investigación siderúrgica, la electrónica. Cada uno de los cinco edificios que forman Northampton está destinado a una función y, como es de suponer, las células reservadas a la Fórmula Indy y a la F-1 son las joyas de Cosworth.

En vísperas del comienzo de los campeonatos, en Cosworth se producen un gran número de motores; sin embargo, cada una de las unidades fabricadas es obra de cinco mecánicos. Una vez que todos los componentes de un motor HB, XB o Zetec-R haya pasado el riguroso control de calidad, se suministran a los grupos de montaje que se dividen en tres secciones: alimentación, electrónica y mecánica del motor.

Por término medio, cinco mecánicos tardan unas 35 o 40 horas en terminar un propulsor; luego, el control de funcionamiento en los 12 bancos de prueba precisa de otras cuatro horas hasta ser dado por ap-

de DFV mantuvo su vigencia 20 años, todo un hito, y al aparecer el HB-V8 se suponía que representaba la versión exasperada del viejo DFV. Sin embargo, en estos momentos, Cosworth tiene enfocados todos sus esfuerzos en el nuevo Zetec-R; un maravilloso ocho cilindros diseñado por Nick Hayes, que equipará al Benetton B 194. Según los santones de Cosworth, el concepto del ocho cilindros es y será válido por muchos años más, ya que la aplicación de nuevas tecnologías permitirá optimizar el reducido consumo de combustible y el contenido volumen de esta clase de motores.

Actualmente, Costin y Duckworth forman parte del pasado glorioso y disfrutan el otoño de su vida en unos lujosos palacios ubicados en la campiña británica; por el contrario, su espíritu sigue vivo y anda errante por entre los rincones de Cosworth, un mito hermafrodita que encuentra la fuerza en sí mismo.

Gigi Corbetta

Quad Aníbal 600

DESAFIO AL DESIERTO

Si eres amante del riesgo y las fuertes sensaciones, si te gusta el más difícil todavía o simplemente te apasionan los inventos raros, aquí tienes uno de los más extravagantes vehículos participantes en el último Paris-Dakar, un engendro a medio camino entre un coche y una moto, con el que el piloto madrileño José Luis Alvarez trató de llegar a Dakar.

La historia de este piloto arrastra un largo palmarés de éxitos en diferentes modalidades motociclistas: todoterreno, motocross, trikes y últimamente quads. Pero, ciertamente, su interés por las motos de cuatro ruedas ha sido el detonante de su creciente popularidad, especialmente dentro de todo lo que rodea al Rallye más famoso del mundo, el Paris-Dakar. Su primera incursión en esta prueba a los mandos de un quad fue en el año 91, cuando pilotando el primer Aníbal 600 consiguió llegar hasta Agadez, estableciendo un récord hasta ahora no superado por un vehículo de estas características, allí tuvo que abandonar por problemas mecánicos. Desde esa



MANEJABLE
En condiciones normales, no es difícil hacer derrapar el quad. Los problemas comienzan cuando hay que improvisar ante situaciones comprometidas.



fecha, llegar a Dakar se ha convertido casi en una «obsesión» para J.L. y todo su equipo. Durante estos últimos tres años, su esfuerzo se ha concentrado en la evolución del primitivo Aníbal, obra del conocido diseñador Francisco Podadera. La mente inquieta de este último, y las manos y experiencias del propio José Luis Alvarez, crearon en el año 90 el primer Aníbal. Para ello tomaron como base el motor de una Honda CBR 600 de 93 caballos, y el chasis se construyó inspirándose en el original de la misma moto, añadiendo a continuación toda la estructura necesaria para configurarlo como quad. Para la última versión con la que participó en el pasado París-Dakar-París, y que es la

FICHA TECNICA

MOTOR:

Honda CBR 600 de cuatro cilindros en línea. Cuatro tiempos refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 65 x 45,2 mm. Cilindrada total: 598 cc. Relación de compresión: 11,6 a 1. Potencia máxima: 100 CV a 11.500 rpm. Par máximo 6,7 Kgm a 9.500 rpm.

ALIMENTACION:

Cuatro carburadores de 34 mm. Encendido electrónico CDI.

TRANSMISIÓN:

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

BASTIDOR:

Chasis tipo U invertida de origen Honda CBR 600 con carrocería en fibra de vidrio. Suspensión delantera a base de dos amortiguadores Ohlins de gas. Suspensión trasera monoamortiguador Ohlins de gas. Freno delantero doble disco de 276 mm. de diámetro con pinza de doble pistón. Freno posterior de disco de 220 mm de diámetro con pinza de pistón simple. Neumáticos delanteros 22x8-10. Neumáticos posteriores 22x11-10.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.385 mm. Longitud máxima: 1.975 mm. Altura máxima: 1.125 mm. Anchura máxima: 685 mm. Altura del asiento: 800 mm. Peso en seco: 350 Kgs. Depósito de combustible: 77,5 litros.



BUEN MOTOR

El que monta este quad. Es el de la Honda CBR 600.

que ocupa estas páginas, se sustituyó el motor CBR 600 por el más moderno de 100 caballos, manteniendo como base del chasis el original del mismo modelo de Honda, pero reforzado en todos aquellos puntos en los que se observaron síntomas de debilidad. Para recubrir al chasis se construyó una carrocería de fibra de vidrio y se optó por utilizar el mismo depósito de gasolina que actualmente llevan las CBR 600. Las modificaciones realizadas en el propulsor se limitaron a unos radiadores de aceite y de agua de mayor capacidad, para evitar el sobrecalentamiento del motor bajo las altas temperaturas de desierto. Al mismo tiempo, se añadieron dos depósitos suplementarios de gasolina con capacidad para 31 litros cada uno.

Uno de los aspectos en los que más se trabajó fue en las suspensiones. Para ello, tras muchas jornadas de trabajos y pruebas por parte de los hombres de Ohlins, se diseñaron unos amortiguadores especiales de gas que fueran capaces de aguantar más de 300 kilos de peso, y que ofrecieran la consistencia necesaria para soportar las duras condiciones a las que iban a ser sometidos. El resultado fue magnífico, soportando con normalidad el duro recorrido del Rallye París-Dakar-París.

A los mandos del Aníbal, lo más difícil es mentalizarse de que no hay que pilotar como si se tratase de una moto. Los 100 caballos del propulsor se transmiten con gran seguridad al suelo a través de sus enormes ruedas traseras. Comenzar a derrapar no ofrece muchas pegas, siempre y cuando no se apure al máximo el puño del gas. Mientras se tiene bajo control la situación todo marcha normal, pero cuando surge algún imprevisto es cuando empiezan los problemas, pues de forma instintiva uno reacciona como si pilotara una moto. De todas maneras, después de muchas jornadas de ensayos se puede llegar a aprovechar en mayor medida las posibilidades del quad, pues las impresiones obtenidas no son tan temerosas como en un principio pudieran parecer. ○

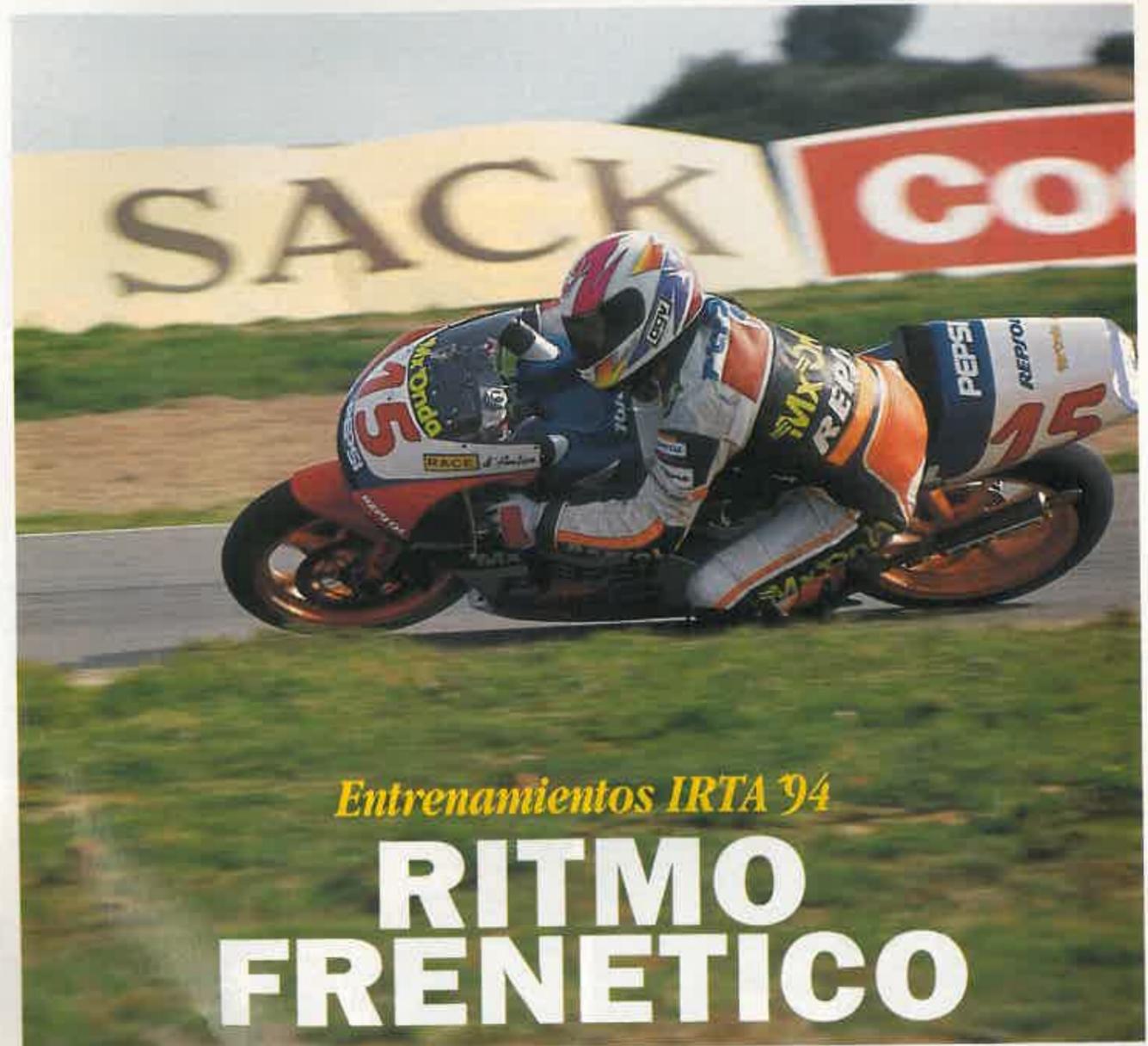
Alfonso Aguilera
Fotos: José Robledo

LA BUENA ESTRELLA

UNO de los grandes problemas con el que se encuentran los participantes del París-Dakar es la orientación. Para superar esta dificultad, la práctica totalidad de los pilotos cuentan con modernos sistemas de navegación. El Aníbal 600 lleva instalado uno de ellos, el Receptor GPS Portátil de Sony, un sofisticado sistema de navegación vía satélite que permite al piloto conocer en cada momento su situación. El GPS determina la hora exacta, la longitud, lati-



tud, altitud y toda la información necesaria para la orientación. Está formado por una antena fácilmente separable de la unidad principal, que en el caso del Aníbal va situada sobre la rueda de repuesto posterior, y por un pequeño monitor digital donde se puede leer con facilidad los datos ofrecidos por los distintos satélites.



Entrenamientos IRTA '94

RITMO FRENETICO

El pasado fin de semana tuvo lugar en el Circuito de Jerez, por quinto año consecutivo, los ensayos de la Asociación Internacional de Equipos del Mundial de Motociclismo (IRTA). Estos ensayos suponen las últimas pruebas a realizar en Europa antes de partir hacia tierras australianas, donde a finales del próximo mes de marzo comenzará una nueva edición del Mundial.

EN esta nueva cita en el Circuito de Jerez han estado presentes muchos de los equipos oficiales que van a tomar parte en las cilindradas del octavo de litro y del dos y medio, mientras que en la cilindrada reina las ausencias fueron muy numerosas, y tan sólo se pudieron ver en acción a las nuevas Roc Yamaha, que coparon la casi totalidad de los boxes del circui-

to. En total, fueron 66 los pilotos que rodaron durante el fin de semana en el trazado jerezano, una cifra bastante amplia para tratarse tan sólo de unos entrenamientos. La nota emotiva la puso la familia del fallecido Noboyuki Wakai, descubriendo en su memoria un monumento en forma de flamenco, ave que el carismático piloto japonés utilizaba como mascota.

El octavo de litro, como viene siendo habitual, fue la cilindrada más representada, con mayoría de pilotos italianos. Sin embargo, fueron los pilotos japoneses Ueda y Sakata los grandes protagonistas. El primero marcó los mejores tiempos en las dos primeras jornadas, aunque sin llegar a mejorar el récord del circuito, mientras el segundo pulverizó con su Aprilia en la últi-

RITMO DE G.P.
El italiano Loris Capirosi pulverizó el récord del circuito, mostrando así sus ganas de empezar el mundial para resarcirse de su anterior campaña.



DEPORTE

un especialista en la puesta a punto de las monturas, y que de igual manera confirmaba el optimismo de cara a esta próxima temporada. El otro gran baluarte español en esta cilindrada es el joven Carlos Giró, que, a pesar de sufrir una caída en la segunda jornada y de padecer continuos problemas de puesta a punto, consiguió resarcirse finalmente, logrando colocarse a la cabeza de los españoles con el sexto mejor tiempo. También Manuel Hernández sufrió una caída, destrozando prácticamente su Aprilia, y quedando finalmente decimonoveno. En cuanto a Torrontegui, éste no pudo pasar de un mediocre vigesimocuarto lugar, un puesto no acorde con la categoría del joven piloto vasco.

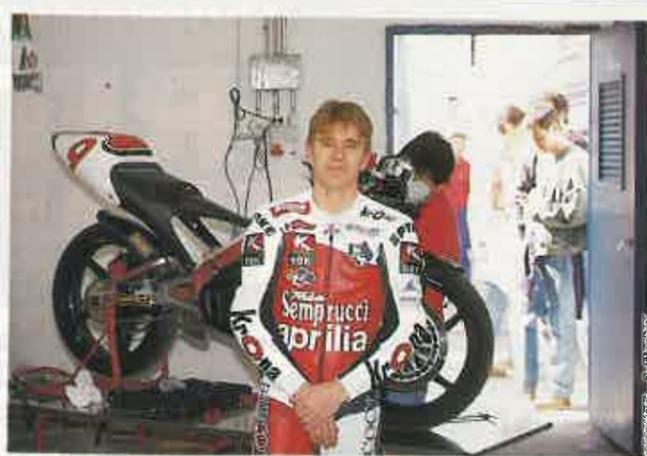
La categoría del cuarto de litro pudo observar cómo en la jornada del sábado, el italiano Loris Capirosi rebajaba en más de un segundo el récord del circuito, ejerciendo un dominio sobre todos sus rivales que deja patente las grandes aspiraciones de este joven piloto italiano de cara al próximo mundial. El actual subcampeón del Mundo, a los mandos de la Honda NSR, hizo sombra al resto de pilotos, entre los que se

CLASIFICACIONES

125 cc.	
1º Sakata (Aprilia), 1:50.91;	2º Ueda (Honda), 1:51.66;
3º Petrucciani (Aprilia), 1:51.81;	4º Perugini (Aprilia), 1:52.14;...
6º Giró (Aprilia), 1:52.34;...	8º Aspar (Yamaha), 1:52.62;...
19º Hernández (Sandroni), 1:54.28;...	24º Torrontegui (Aprilia), 1:54.88.
250 cc.	
1º Capirosi (Honda), 1:45.22;	2º Romboni (Honda), 1:45.84;
3º Waldmann (Honda), 1:46.25;	4º Ruggia (Aprilia), 1:46.74; ...
7º D'Antin (Honda), 1:48.02;	13º Checa (Honda), 1:49.50;
16º Maurel (Honda), 1:50.21;	19º Hernández (Aprilia), 1:51.54.
500cc.	
1º Mackenzie (Roc Yamaha), 1:46.39;	2º Reynolds (Harris Yamaha), 1:47.26;
3º López Mella (Roc Yamaha), 1:47.74;	4º García (Roc Yamaha), 1:48.43;...
15º Miralles (Roc Yamaha), 1:51.03.	

ranza. El otro gran protagonista fue el también italiano Dorian Romboni, que con la Honda del «HB Racing Team» lograba el segundo mejor tiempo, a poco más de medio segundo del Capirosi.

Sin duda, la cilindrada reina no lo fue esta vez. La casi total ausencia de las grandes figuras dejó todo el protagonismo al británico Niall Mackenzie, quien consiguió bajar su propio registro, pero lejos de los tiempos récord. Por lo que a los españoles se refiere, el gallego Juan



POCA PRESENCIA
La cilindrada reina estuvo ausente de grandes figuras. Toda la atención se centró en el británico Niall Mackenzie. ma jornada el tiempo obtenido por el alemán Waldmann en el pasado Gran Premio de España, parando el crono en 1:50.91, un segundo por debajo del anterior récord. En cuanto a los representantes españoles, destacar la presencia del incombustible Jorge Martínez «Aspar» (este año con nueva montura y nuevos bríos), Carlos Giró, Manuel Hernández y Herri Torrontegui, estos tres últimos a los mandos de sus respectivas Aprilia. El piloto de Alzira

SIGUIENDO LA ESTELA
El italiano Romboni fue el único piloto que pudo seguir de cerca a Capirosi, logrando el segundo mejor tiempo.



se encuentra muy motivado para la presente campaña, y él mismo confirmó a Motor 16 sus grandes dosis de optimismo, una vez que ha podido comprobar el perfecto funcionamiento de su nueva Yamaha y que ha encontrado el apoyo suficiente por parte de Cepsa. Para demostrarlo, «Aspar» se permitió el lujo de marcar el mejor tiempo en la primera tanda del sábado, para finalmente acabar en la octava plaza. Junto a él se encuentra el japonés Katoh,

encontraban nombres de la talla de Romboni, Ruggia, Waldmann, Zeelenberg o D'Antin. Los españoles se limitaron a poner a punto sus monturas, y tanto Luis Carlos Maurel como Carlos Checa rodaron a más de cuatro segundos de Capirosi. El mejor entre todos los españoles de la categoría fue el madrileño Luis D'Antin, que con su nueva Honda logró el séptimo mejor tiempo, con unos registros no demasiado buenos, pero que dejan lugar a la espe-

Lopez Mella realizó finalmente el tercer mejor registro a poco más de un segundo de Mackenzie. Por su parte, Julián Miralles sufría una aparatosa caída sin consecuencias físicas pero que le dejaba maldita su ROC Yamaha. La nota triste la puso el italiano Marco Papa, que en una caída se fracturaba la clavícula y sufría lesiones de otras consideraciones.

TRABAJO INTENSO
El piloto alemán Waldmann prepara su moto a conciencia para el campeonato.

Texto y fotos: Alfonso Aguilera

Resistencia: sobrevivir ante todo

LA resistencia europea ha tenido en las **24 Horas de Le Mans** su último bastión, sobre las ruinas de lo que antaño fue un prestigioso campeonato. A pesar de los dos últimos y espectaculares duelos entre Toyota y Peugeot, el panorama que se presenta para esta especialidad no es nada halagüeño.

Ahora la ACO busca una nueva fórmula por la cual se unificarían los reglamentos europeo y norteamericano, con lo cual se garantizaría una supervivencia reiteradamente puesta en duda. Pero la cuestión no parece agilizarse por ambas partes, la fecha prevista para esta unificación sería 1995; mientras tanto, la ACO y la IMSA norteamericana prosiguen sus tira y afloja sin una voluntad clara de acercamiento.

Por otro lado, la IMSA parece ganar la mano con el establecimiento de un auténtico campeonato de diez carreras, que ha tentado inmediatamente a Ferrari con su 333 SP pilotado por



Alboretto, en detrimento de Le Mans, que este año se quedará sin la escudería roja. Uno de los puntos en conflicto entre las dos organizaciones radica en la propuesta de la ACO de aproximar las categorías, igualando las posibilidades de los prototipos y los GT. Esto animaría evidentemente las parrillas, pero en perjuicio de los equipos que más invierten o de la categoría Le Mans Prototype que se quería resucitar. Efectivamente, las innovaciones tecnológicas y las novedades se verían frenadas si con coches de serie se obtuvieran los mismos resultados. Para los más puristas, los GT deben permanecer como un complemento de las barquetas, auténticas almas de esta especialidad.

Para otros responsables, ante la falta de escuderías oficiales, la solución sería contratar **pilotos punteros**, cuyo nombre sería garantía para atraer a un público cada vez más escaso.

En principio, este acuerdo transatlántico obtiene el beneplácito de las dos partes y cada uno admite a los equipos foráneos. Pero las divergencias surgen a la hora de discutir los detalles técnicos. La divergencia entre los puntos de vista sobre el último fin (espectáculo para los americanos y perfeccionamiento tecnológico para los europeos) separan a los continentes en la categoría GT, que en EEUU han comenzado a estrangular a los prototipos, venciendo con cierta facilidad. Las **ruedas de 14"** quedarían como una característica de Le Mans, lo que no estimularía lógicamente a los fabricantes de neumáticos.

A TODO GAS

SUPER MARIO SAINZ

GRACIAS al acuerdo firmado con Nintendo, una de las más prestigiosas marcas de videojuegos del mundo, **Carlos Sainz y Luis Moya** han podido completar el presupuesto de la temporada 94, que se les quedó un poco cojo tras la negativa de Banesto a seguir apoyando al equipo español.

La mutua colaboración entre Carlos Sainz (que aparece en la foto con Super Mario, la estrella de Nintendo) y la marca de videojuegos, no se reduce al simple hecho de que tanto Sainz como Luis Moya luzcan en sus monos y cascos



ASPAR: COMO UN CHAVAL

EL próximo mes de junio **Jorge Martínez «Aspar»** celebrará un importante cumpleaños: el décimo aniversario de su primera victoria en Gran Premio, nada menos que el prestigioso TT de Assen. Para el de Alcira, los últimos años han sido un calvario. Después de un 88 triunfal, en 1989 las cosas comenzaron a torcerse y dejó Derbi por **JJ-Cobas**, una opción vencedora sobre el papel -hay que recordar que en ese 1989 Crivillé se alzó con el título a los manillares de una de ellas- Así pues, 1990 se presentaba bajo



los mejores auspicios pero, salvo un buen inicio -tres victorias-, luego todo se torció. A partir de ahí nada ha ido bien: JJ-Cobas-Honda, Honda-Honda, preparaciones Müller, Carmona, etc... Sin embargo, las



ansias del campeón han estado siempre intactas y la prueba es que cuando ha tenido medios ha sabido luchar y **ganar** como un jabo.

Este año ha cambiado completamente de aires. Su moto es ahora una **Yamaha oficial**. Tan oficial es su equipo que Kato, el piloto japonés de la casa y el ingeniero de la marca de los diapasones, viven en Alcira. El equipo que Jorge está montando, gracias al patrocinio de Cepsa, va a ser de cuidado. El cuatro veces Campeón del Mundo sabe que ésta puede ser su última oportunidad y va dispuesto a todo: «Hacia años que no tenía tanta ilu-

sus anagramas, además el piloto español protagonizará un juego que está realizando Nintendo, y que en un corto periodo de tiempo estará disponible en el mercado. También el piloto de **Subaru** cederá su imagen en las campañas publicitarias de su nuevo patrocinador.

Nintendo, que es la primera compañía de videojuegos del mundo, ha elegido por primera vez a un deportista español para promocionar su producto. Según **Andrew Bagney**, en representación de Nintendo España, esta decisión la han tomado después de tener en cuenta tanto el perfil humano como deportista del Bicampeón del Mundo de Rallies.

«Sé que todavía nos queda mucho trabajo por hacer, pero ya estamos rodando a **tiempos de récord** con una moto que todavía no hemos terminado de desarrollar. El cchasis lo encuentro mucho mejor que el que piloté el pasado año y es en el motor dónde más tenemos que trabajar, pero para ello cuento con la experiencia de **Bartol**, un especialista en Yamaha». De cara a la temporada que está a punto de comenzar dos son los temas que más le preocupan: «Primero que haya un control serio de las gasolinas y luego que tengamos una reacción rápida en la preparación del motor».

De todos los pilotos españoles que han pasado de los días de gloria a los de la derrota, **Aspar** ha sido, sin duda alguna, quien mejor ha sabido llevar esa situación y se ha sobrepuesto a los momentos difíciles, al menos así lo ha hecho de puertas afuera: nada de excusas banales, nada de histerismos y siempre manteniendo esa sonrisa y ese calor humano que lo caracterizan. Y eso son cosas que, uno que debe tratar con muchos que se creen dioses, sabe agradecer y por eso desea volver a ver a **Aspar** triunfar y en los más altos del podio. Como en Assen, **hace ya diez años**. ○

José Luis Aznar

B R E V E S

COLOMER IMPARABLE

Marc Colomer sigue mostrándose imparable en la Copa del Mundo de Trial Indoor. Esta vez en la localidad francesa de La Canelle de Rocheville, el piloto de Beta Techno ha vuelto a sumar una nueva victoria, con lo que se afianza en la primera posición del mundial con 822 puntos, seguido por Jordi Tarrés con 728 puntos. Tanto, por su parte, ha comenzado el Campeonato de España de la especialidad arrancando. El piloto de Gas-Gas, que venció en la prueba inaugural, ha repetido victoria en la segunda carrera disputada en Elche. Colomer fue segundo y Ángel García (Gas-Gas) fue tercero.



VOLANTE GENIKART

El equipo Genikart ha convocado el primer Volante Genikart, que se disputará el próximo día 28 de febrero en las instalaciones del Karting L'Escala en Gerona. Estarán presentes pilotos de la talla de Salvador y José María Sorviá, Xavier Riera, Francesc Gutiérrez, Jordi Ventura y Xavier Rosquí, que ejercerán de Jurado. Los finalistas de este volante, estarán asesorados por Genis Marco y Pere Vlla, actuales campeonas de España de las categorías Fórmula K y Sport 100, respectivamente y de Xavier Matamala, campeón de Cataluña de Inter A. El vencedor del primer Volante Genikart será premiado con la participación gratuita en los Campeonatos de España y de Cataluña en la Fórmula KAP.

♦ **NOBUE, SUPERVISOR DE F-1**
El Presidente de la Comisión de Seguridad de la Federación Española de Automovilismo, y miembro de la misma comisión de la FIA, Jaime Nogué, ha sido designado por el máximo organismo del automovilismo mundial para inspeccionar las obras de los circuitos de Buenos Aires y Jerez (España). Se da la circunstancia de ser esta la primera vez que un representante español en la FIA asume esta responsabilidad.

♦ **CRISIS EN LA F-3000**
La mala situación económica actual está golpeando duramente al automovilismo. La Fórmula 3000 es un claro ejemplo de esto, de los 35 monoplace inscriptos tan sólo 12 tienen ya piloto confirmado.

♦ **ARIAS CON ARAI**
Juan Arai, piloto del equipo «Racing for Spain» de la Federación Española de Automovilismo y actual campeón de la Fórmula Renault



inglesa, ha llegado a un acuerdo con la firma Arai/Europa, mediante el cual esta marca le proporcionará los cascos que utilizará en el 84.

♦ **MARLBORO PATROCINADOR**
La marca de tabacos Marlboro, será la patrocinadora oficial del Gran Premio de España de Fórmula 1, que se celebrará los días 27, 28 y 29 de mayo en el circuito de Montmeló en Cataluña, con lo que la prueba española de F-1 se denominará Gran Premio Marlboro de España de Fórmula 1.



INTENSA PRETEMPORADA

El equipo Opel, que este año afrontará el Campeonato de Superturismos de España, con dos Vectra de la **Clase 2 FIA**, está preparando concienzudamente la temporada en los diferentes circuitos españoles. **José María Ferrer**, durante una sesión de pruebas con neumáticos Pirelli, nos comentó



que los dos coches que van a utilizar son los que usaron en la Challenge FIA, en Monza, Cudini y Belmondo. Estos dos coches los realiza en Francia **Snobeck** y se va a encargar de su mantenimiento Conrero. Ferrer comentó que habían tenido mucha suerte al contar ya con una unidad, que les está permitiendo poder entrenar a fon-

do. En el circuito del Jarama estuvieron presentes los dos pilotos del equipo, **Josep Arqué y Antonio Albacete**; el primero de éstos, con problemas en un ojo, no pudo pilotar, por lo que fue Antonio Albacete el encargado de comprobar el comportamiento de los neumáticos Pirelli. Con el coche sin terminar de afinar, los tiempos conseguidos fueron buenos y estuvieron rodando siempre por debajo del récord del circuito logrado en Turismos. Estos Vectra, al igual que los que compiten en Inglaterra, tiene el volante a la derecha porque es, según **Ferrer**, como mejor va equilibrado el coche de peso. La adaptación al puesto de conducción de los pilotos tiene la ventaja de contar con cambio secuencial y la palanca se mueve sólo hacia delante o hacia atrás. Una novedad del equipo Opel, es que contarán con los servicios del ingeniero **Josep Castañé**, ex Baporo, uno de los hombres más cualificados de España en competición, que será el encargado de la supervisión técnica del equipo, no sólo en circuitos, también en rallies.

FITTIPALDI YA TIENE AVENIDA

La ciudad de **Miami** ha rendido un caluroso homenaje a uno de sus más ilustres vecinos, **Emerson Fittipaldi**, Campeón del Mundo de Fórmula 1 en el 72 y en el 74 y vencedor en dos ocasiones de las míticas 500 Millas de Indianápolis, dedicándole

una calle, la **Avenida Emerson Fittipaldi**. Para tan magno acontecimiento «Emmo», sobrenombre con el que es conocido el famosísimo piloto brasileño, recorrió su calle, escoltado por la policía, a los mandos del **Penske-Chevy** con el que participará esta temporada en la Fórmula Indy americana.



II COPA PORSCHE 968 CS

OCHO pruebas compondrán el calendario de la **II Copa Porsche 968 CS** que se presenta con muchas novedades respecto a la Copa de 1993. Estas variaciones, deportivas, técnicas y económicas, ya han motivado la inscripción de 20 coches.

En lo deportivo, se crea una clasificación, **Gentlemen Driver**, a la que pueden optar los que tengan un máximo de dos años de licencia de piloto; los demás deberán contar con la aprobación de Porsche España.

Con respecto al reglamento técnico, los neumáticos, Yokoha-

ma, se limitan a cuatro por carrera, con un máximo de cuatro neumáticos slick de reserva para toda la temporada, que llevarán una marca especial.

El capítulo con más modificaciones es el **económico**. El primer clasificado en cada carrera obtendrá un premio de un millón de pesetas; el segundo, 750.000; el tercero, 500.000; el cuarto, 350.000; el quinto, 250.000; el sexto, 150.000 y del séptimo al décimoquinto, 100.000 pesetas. Los premios finales serán: para el campeón, **3.000.000 de pesetas**; dos para el subcampeón y un millón para el tercero.

El calendario es: 17 de abril, Jarama; 1 de mayo, Albacete; 12 de junio, Calafat; 26 de junio, Montmeló; 24 de julio, Estoril; 4 de septiembre, Montmeló; 6 de noviembre, Jarama y 20 de noviembre, Jerez. Salvo en **Estoril y Calafat**, el resto de las pruebas coincidirán con el Campeonato de España de Turismos.



LA VUELTA DE VOLVO

La marca de automóviles sueca, tras cosechar muchos éxitos a principios de los años 80 en el Europeo de Turismos con los **Volvo 240 Turbo**, y tras un paréntesis fuera de las pistas, ha decidido volver a la competición al máximo nivel. Lo harán en el prestigioso **Campeonato Inglés de Turismos** con dos vehículos. Para ello están realizando numerosas pruebas con un 850 con carrocería familiar y con otro de tres volúmenes. Curio-

samente, de estos dos coches, que están preparados por **TWR** (Tom Walkinshaw Racing), el que mejor rendimiento está ofreciendo hasta ahora es la versión familiar, que se está mostrando superior en el apartado de suspensiones. Este vehículo, pilotado por **Jam Iammers** ha mostrado un buen potencial, por lo que no es de extrañar que en el competido y animado BTCC se pueda ver un coche con ese tipo de carrocería.



♦ **MOTO CROSS EN TALAVERA**
En el circuito «El Cerro Negro» de Talavera de la Reina, se disputó la primera prueba del Campeonato de España de Moto Cross en las categorías de **Senior 125 y Cadetes 80** centímetros cúbicos. Las dos carreras estuvieron muy disputadas, venciendo en 125 **Moisés Hernández** y en 80 **Edgar Torronteras**.

♦ **TOSSA DE MAR MUNDIALISTA**
El próximo 10 de julio, se disputará el **XXVIII Trial de Sant Lloçenç**, en la localidad gerundense de Tossa de Mar, puntuable para el Campeonato del Mundo de la especialidad. Esta carrera, al igual que ha sucedido con otras pruebas españolas puntuables para el mundial, estará organizada por el **Motor Club Terrassa**.

♦ **FERRARI EN INNSBRUCK**
Del 28 de abril al 1 de mayo próximos tendrá lugar en Innsbruck el **Europa Ferrari**



Meeting 1994. Durante cuatro días, los participantes de esta magna concentración podrán gozar de la tradicional hospitalidad tirolesa en un ambiente de lujo acorde con los legendarios automóviles italianos. Dineen, recepción y un baile de gala en el **Palacio Imperial** con algunos de los actos programados. Los interesados pueden dirigirse a **Tourismverband Innsbruck, Burggassen 3, A-6020 Innsbruck**. Teléfono: 0743-612-59856.



III EDICION DEL CONCURSO VOLVO "CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA"

PONGA SU HABILIDAD A PRUEBA Y GANE UN VOLVO 850 T-5



COMO PARTICIPAR

Participe en el III CONCURSO VOLVO CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA: demuestre su habilidad controlando un vehiculo en superficies deslizantes, y podra ganar el nuevo VOLVO 850 T-5.

El concurso que se celebra simultaneamente en toda Europa, seleccionara mediante el cuestionario adjunto, a los 45 mejores participantes para tomar parte en las tres finales nacionales que tendran lugar en Madrid durante los dias 21, 22 y 23 de marzo de 1994.

Los tres ganadores se clasificaran automaticamente para la FINAL EUROPEA, que se celebrara en el Centro de Perfeccionamiento de la Conduccion de Saalfelden, cerca de Salzburgo (Austria), los dias 3, 4 y 5 de Junio de 1994.

El mejor de los tres clasificados en segundo lugar, sera el cuarto finalista que representara a España en Austria.

¿QUE PUEDE GANAR?

- EN LAS FINALES NACIONALES
 - Los cuatro clasificados en las finales nacionales obtendran un viaje para dos personas a Saalfelden (Austria), con todos los gastos pagados, para participar en la Final Europea.
- EN LA FINAL EUROPEA
 - Un Volvo 850 T-5 Sedán al vencedor de la Final.
 - Uso de un vehiculo Volvo a su eleccion, durante dos o un mes para lo clasificados en 2º y 3º lugar respectivamente.
 - Uso de un Volvo 850 T-5 durante un mes para el participante español mejor clasificado en la final europea, que no haya obtenido uno de los premios anteriores.

QUESTIONARIO SOBRE CONDUCTOR SEGURO. Ponga una cruz en la respuesta correcta.

- La profundidad minima del dibujo del neumático en todos los paises europeos es:
 - 1,4 mm.
 - 1,6 mm.
 - 1,8 mm.
- ¿Cuál es la principal causa de accidentes en carretera?
 - Neumáticos en mal estado
 - Frenos defectuosos
 - Pérdida de dirección
- El sistema antibloqueo de frenos, sólo actúa en:
 - Frenadas en superficies deslizantes.
 - Cuando una rueda empieza a bloquearse.
 - Frenando a fondo.
- El tiempo de reacción de un conductor medio es equivalente a:
 - Medio metro por cada Km/h. de velocidad.
 - Un metro por cada Km/h. de velocidad.
 - Dos metros por cada Km/h. de velocidad.
- Conduciendo por Europa, ¿en qué país es obligatorio llevar un botiquín de primeros auxilios?:
 - Bélgica
 - Austria
 - España
- ¿Cuál de las siguientes situaciones, es la causa más habitual de accidentes de carretera en Europa?
 - Niebla en la autopista.
 - Los cruces urbanos.
 - El adelantamiento a otro vehículo.
- ¿Qué factor ha contribuido más a la reducción de lesionados en accidentes en los pasados 15 años?
 - El diseño estructural del vehículo.
 - La obligatoriedad de los cinturones de seguridad.
 - La evolución de los sistemas de frenado.
- Indique sobre ésta silueta del Volvo 850, en dónde se ubican los siguientes sistemas Volvo de seguridad.
 - SIPS.
 - ABS.
 - Deltalink.



DATOS PERSONALES

Rellene el cuestionario y sus datos personales y envíelo a: RACE, VOLVO "CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA" C/ José Abascal, 10. 28003 MADRID.

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCION: _____

CODIGO POSTAL: _____

TELEFONO DE CONTACTO: _____

EDAD: 18-25 26-35 35-45 45+

VEHICULO (MARCA Y MODELO): _____

PROFESION/OCUPACION: _____



ULTIMO DIA DE RECEPCION: 6 DE MARZO DE 1994



¿MAS RESPETO POR EL MEDIO AMBIENTE?

Esta es la respuesta de Fiat a todas tus necesidades. El Fiat Punto, superior a todos. Más seguro, con más temperamento, creado poniendo más amor en cada detalle y respetando más el medio ambiente. El Fiat Punto está comprometido absolutamente con la naturaleza, por eso desde su nacimiento se ha previsto la reutilización total de los materiales que lo componen, excluyendo en su producción todo tipo de



productos perjudiciales para el medio ambiente.

El control de la contaminación acústica es otro éxito del Fiat Punto. De hecho si todos los coches que circularan en nuestras ciudades fueran Fiat Punto, la presión sonora en el tímpano bajaría a la mitad.

Los motores 1.2 MPI, 1.6 MPI y turbodiesel, van dotados de dispositivos anticontaminación, adelantándose a las normas CEE previstas para 1996.

En definitiva, el Fiat Punto es el resultado de un gran compromiso: Respetar la vida del hombre y su entorno. 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

Preços Península y Baleares (IVA, transporte e imp. de matriculación incluidos).

FIAT PUNTO. LA RESPUESTA. FIAT

SEMANAL Motor 16

1 de marzo 1994

Núm. 541 • 375 ptas.

A FONDO

PEUGEOT
306 S16



MAS DEPORTIVO

**NUEVO SERIE 3
COMPACT**

AL VOLANTE



BMW DESCUBRE EL GOLF

