

F-1 EN ESPAÑA



HILL ROMPIO LA RACHA

Motor 16

NUEVO

7 de junio 1994

Núm. 555 • 375 ptas.

VW POLO

MADE IN SPAIN
A LA VENTA EN OCTUBRE



COMPARATIVA



BMW 325i COUPE

SAAB 900 TURBO COUPE

DEPORTIVOS DE ETIQUETA

MICRA

AHORA

Ahora, tu Micra desde **1.095.000 ptas.**

Y ahora aire acondicionado gratis o descuento equivalente*.

Sabemos que no te gusta que te digan lo que tienes que hacer.



Pero debemos recordarte que el Micra tiene 16 V, barras de protección lateral,

zonas de absorción de choque, doble catalizador ecológico y hasta 1300 cc y ABS.

No pretendemos decirte lo que tienes que hacer. Pero tienes un Micra 3 ó 5 puertas al mismo precio. Y aunque no queremos



influirte en absoluto, sería absurdo que pasaras calor teniendo el aire acondicionado gratis desde la versión LX.

Cuando creamos el Micra ya sabíamos que algún día serías así. Por eso nos libramos mucho de decirte lo que debes hacer. Pero admite que estaría bien pasarte por tu concesionario Nissan.

Y recuerda que el Gobierno te ofrece un descuento de 100.000 Ptas. por tu vehículo de más de 10 años.



AHORA
Nissan

*P.V.P. recomendado (IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para vehículos en stock excepto versión 1.0 L. Promociones no acumulables entre sí o con otras existentes.

- 5 **EDITORIAL**
- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 14 **AL VOLANTE**

Gama Mitsubishi. La marca japonesa, que se había centrado en los todoterreno amplía ahora su gama.

20 **LO ULTIMO**
Mercedes C Touring. La marca de la estrella prepara una sorpresa para las familias: el Mercedes C Touring.

22 **Nuevo Volkswagen Polo.** El modelo pequeño de VW, que se presentará este otoño, se fabricará en España.

26 **FRENTE A FRENTE**
BMW 325i Coupé/Saab 900 2.0 Turbo Coupé. Dos coches muy atractivos que demuestran dos distintos estilos deportivos.

36 **A FONDO**
Rover 220 LTI Coupé. El nuevo Rover es una bella forma de acceder a un coupé.

44 **FUERA DE SERIE**
De Tomaso Guarà. La última creación del constructor italiano es un automóvil capaz de igualar la sensación de libertad de una moto.

51 **PRECIOS**

82 **CUENTENOS SU CASO**

84 **MOTOS**
Honda XL-600-V Transalp. Es una moto válida para todo tipo de uso, una opción de compra muy lógica.

88 **DEPORTE**
A todo gas.

92 **Rallye del Atlas.** Lartigue y Arcarons logran la victoria.

96 **Gran Premio de España F1.** Damon Hill acaba con la racha de Schumacher.

106 **JUAN BALLESTA**



24 Mitsubishi amplía su gama de modelos. El Galant será una de sus estrellas.



36 Nuevo Rover 220 LTI: espectacular coupé.



92 Pierre Lartigue ganó el Rallye del Atlas.



84 Honda XL-600-V Transalp.



44 El De Tomaso Guarà, un modelo que atesora toda la esencia de la velocidad.

HONDA CB 250

!este verano sí!



499.000 pts.
463.900 pts.
IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos

POR SENTIDO COMÚN

DECIDIRSE POR LA MEJOR SOLUCIÓN

DE LOS PROBLEMAS DE TRÁFICO, ESTE VERANO CUESTA MUCHO MENOS.



192.900* pts.
IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos
* Colores no metalizados

NO TE LO PIERDAS, TU PON EL SENTIDO COMÚN, HONDA PONE A TU ALCANCE 2 OPCIONES: LA CB 250 CON FRENO DE DISCO Y LLANTAS DE ALEACIÓN, Y LA NUEVA CB 250 "STANDARD". EQUIPADA CON LLANTAS DE RADIOS Y FRENO DELANTERO DE TAMBOR.

LAS BICILÍNDRICAS EXCLUSIVAS EN SU CATEGORÍA CUESTAN AHORA MUCHO MENOS. HONDA CB 250. PRÁCTICA. DE CONDUCCIÓN SUAVE Y SILENCIOSA. CÓMODA Y VERSÁTIL,

TANTO EN CIUDAD COMO EN CARRETERA. DEFINITIVO. ESTE VERANO SE IMPONEN LAS TWO FIFTY DE HONDA.

POR SENTIDO COMÚN.



EN LA RED DE CONCESIONARIOS Y SERVICIOS OFICIALES HONDA

Motor 16

Director:
Angel Carchenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. Subdirector: José María Cerauda. Director de Arte: Olegario Torralba. Jefe de Edición: Javier Montoya. Redactores jefe: M^o Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turres (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 Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsales en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor). Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), M^o Belén Valdehita (Cierre). Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe), José M^o Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego. Director de Producción: Roberto Parras. Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suanes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerado. 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 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcora, 3 1^o D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 68, 1^o 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.80.247. 1988. División controlada por OJD.

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

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

El circuito de la diplomacia

BIEN. Muy bien por Damon Hill, ganador del Gran Premio de España de Fórmula 1. Con este triunfo ha devuelto la confianza a su equipo, el Williams-Renault, que se encontraba en estado de shock desde el accidente de Ayrton Senna. Y también por devolver la emoción a esta edición del campeonato, que parecía un paseo para Schumacher.

Otro vencedor ha sido el RACC, organizador de este acontecimiento deportivo. Sus máximos responsables han mantenido una actitud de paciencia y colaboración para hacer frente a la guerra de despachos que tuvo lugar antes del Gran Premio. Una pugna que mantuvo a todos en vilo cuando amenazó con impedir que el semáforo pasara del rojo al verde en el circuito de Montmeló.

Los ánimos ya venían calientes. Los trágicos accidentes que acabaron con la vida de Senna y Ratzemberger y el gravísimo estado de Wendlinger han sido utilizados en las luchas internas y de poder mantenidas entre los que mandan en esta competición. Por un lado, los representantes de la Federación Internacional (FIA), con Max Mosley a la cabeza, quienes se han visto obligados a discutir y compartir decisiones con la Asociación de Escuderías (FOCA), presididos por Bernie Ecclestone.

A su vez, los pilotos, que están bajo la psicosis provocada por los constantes accidentes, exigen medidas contundentes de seguridad. Además de exigir mayor participación en las decisiones que afecten a la F-1.

El envite se inició con la postura que el director del equipo Benetton Ford, Flavio Briatore, mantuvo con el inglés Max Mosley. El italiano le notificó que no se responsabilizaba de la seguridad de sus monoplazas por no haber dispuesto de tiempo para probar y analizar las nuevas especificaciones dictadas por la Federación.

La FIA respon-

dió que en esas condiciones no autorizaría la salida a la pista a los Benetton. Añadió también que mientras no recibiera una carta, firmada por el jefe del equipo y los ingenieros, que confirmara que se habían probado las modificaciones, este equipo no podría tomar parte en la carrera. Por su parte, Bernie Ecclestone, presidente de los constructores y auténtico dueño de la Fórmula 1, movió los hilos para demostrar que no estaba demasiado contento con las actuaciones de su antiguo amigo Mosley.

Ocho escuderías se solidarizaron con Flavio Briatore, se negaron a tomar la salida del Gran Premio, enfrentándose así a las medidas exigidas por la FIA. Finalmente se alcanzó un acuerdo: crear un nuevo comité técnico formado por ocho ingenieros de las escuderías y tres pilotos para estudiar las modificaciones. Por ahí deberían haber empezado, antes de introducir cambios que, como se ha visto, han sido demasiado arriesgados. Un coche de F-1 es una máquina muy delicada, producto de muchas horas de investigación que no se puede modificar sobre la marcha.

Los pilotos también consiguieron que se aprobara una pequeña modificación en el circuito, considerado, por otra parte, el más seguro del mundo. Así, los responsables de Montmeló debieron instalar en apenas unas horas una chicane artificial, hecha con neumáticos, para garantizar la seguridad antes de la curva de Nissan.

El éxito de este Gran Premio, quizá el mejor hasta ahora de la temporada, es lo que ha decidido que probablemente se celebre en Jerez en octubre el que tendría que tener lugar en Argentina. Así, al menos, lo



Un F1 es una máquina delicada, producto de mucha investigación. No se puede modificar sobre la marcha.

aseguraba a base su calde, Pedro Pacheco. El deporte del automovilismo en España está de enhorabuena.

ANGEL CARCHENILLA

VW REDUCE PERDIDAS

En el primer trimestre del año, el consorcio Volkswagen (VW, Audi, Seat y Skoda) ha reducido sus pérdidas, que han sido de 27.300 millones de pesetas frente a los 95.300 millones del mismo periodo del año anterior.



ACUERDO ENTRE ROVER Y HONDA

Hace cinco meses se anunciaba la compra de la mayoría de las acciones de Rover por parte de BMW. Esta situación planteaba no pocos conflictos entre la empresa británica y los japoneses de Honda, con quien Rover ha mantenido en los últimos cuatro años íntimas relaciones. Los modelos Rover eran una extrapolación de sus equivalentes Honda. Tras varios meses de negociaciones para disolver la sociedad se ha firmado un acuerdo entre ambas que ha merecido el siguiente comentario de John Towers «El grupo Rover ha valorado su relación con Honda y estamos muy contentos de que ésta continúe para el beneficio de ambas compañías en los años venideros».

EL NUEVO TOYOTA 4X4

Llega el Rav 4



El Toyota Rav 4 será una de las bazas del fabricante nipón en nuestro país su éxito dependerá del precio aún por definir.

EL día 16 de este mismo mes de junio, se presenta el Toyota Rav 4, el más actual todoterreno de la marca japonesa. Se trata de un coche de 3,7 metros de largo, más pequeño que un Suzuki Vitara, con el que puede competir en concepto. Utiliza un motor de 2 litros y 16 válvulas, de 133 caballos. La tracción es permanente a las cuatro ruedas, con diferencial central autoblocante y diferencial trasero tipo Torsen, caja de cinco velocidades y con una velocidad máxima homologada de 170 kilómetros por hora.

Toyota espera obtener con el Rav 4 todo

un éxito de ventas en España, ahora que ha dejado de importar el Land Cruiser y sólo tiene el 4-Runner como representante de los todoterrenos de lujo. La clave está en el precio de venta, algo que aún se guarda celosamente.

Por otra parte, Toyota Motor Europa inauguró en Bruselas, el pasado 19 de abril, su nueva central europea de diseño, ingeniería y marketing. El costo de estas instalaciones se eleva a 3.200 millones de francos belgas, por lo que las inversiones de Toyota en este país alcanzan ya la cantidad de 7.000 millones de francos.

PREVISION DE VENTAS

Cuarenta millones de coches

	1993	1994	1995	1996	1997
España	743	785	891	1.021	1.054
Alemania	3.194	3.087	3.159	3.305	3.544
Francia	1.721	1.933	2.031	2.150	2.267
Italia	1.890	1.776	1.897	2.064	2.169
R. Unido	1.778	1.933	2.062	2.332	2.307
Europa Occidental	11.450	11.774	12.504	13.444	14.197
Europa del Este	1.334	1.366	1.472	1.550	1.675
USA	8.702	9.636	9.334	9.003	9.131
América del Sur	1.889	1.835	1.916	2.062	2.262
Japón	4.199	4.220	4.410	4.630	4.778
Corea	963	1.072	1.167	1.256	1.315
Asia/Pacífico	2.844	3.147	3.502	3.819	4.018
TOTAL	33.152	34.945	36.370	37.917	39.668

LA firma británica DRI/McGraw-Hill ha hecho público un estudio de prospectiva sobre las ventas de automóviles en los tres próximos años. En este estudio se recoge que el crecimiento será del 3,4 por ciento en 1994, en que las ventas totales alcanzarán 34,75 millones de coches. En el año 95 se alcanzarán 36,37 millones y se rozará la cifra de 40 millones en 1997. Según el World Car Industry Forecast, en los próximos tres años se producirá un crecimiento moderado de la demanda, gracias sobre todo al aumento en países asiáticos, con lo que se puede hablar del inicio de una era expansiva en la automoción.

LIDER MUNDIAL

Nissho en España

HACE unas semanas informábamos de la incorporación de Juan Ballesteros a Nissho Motor España S. A., en calidad de consejero delegado. Nissho es la quinta empresa de Japón, dedicada a la comercialización, fabricación y negocios financieros, con una facturación anual de 12 billones de pesetas en el año 93. Este coloso ha desembarcado en nuestro país para comercializar los vehículos Tata, fabricados en India con licencia Mercedes Benz. Los Tata son vehículos comerciales ligeros, con la apariencia externa de un todo terreno, pero con tracción al eje



posterior. Utiliza un motor diesel 2 litros atmosférico de 68 caballos de potencia, de origen Mercedes y su gran atractivo es el precio. Por algo menos de 1.900.000 pesetas, ofrece aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y tres años de garantía. Las primeras unidades comenzarán a venderse en los concesionarios españoles en el mes de julio.

CONFERENCIA

Mondeo: el coche mundial



CON 500.000 unidades vendidas en su primer año de vida y más de un 95 por ciento de clientes satisfechos después de tres meses de uso, el Mondeo ha supuesto para Ford un éxito sin precedentes. Para explicar el proceso de desarrollo de este modelo y la puesta en práctica del programa del Coche Mundial -el Mondeo-, el director de éste, David Price, pronunció una conferencia en Madrid. Price explicó que este concepto se refiere a la preparación de un vehículo a partir del cual se pueden fabricar distintas versiones que cubran las necesidades y gustos de los diferentes mercados.

De buena fuente

Impuesto revolucionario para los todoterreno

La Administración estudia la posibilidad de crear un impuesto para los 4x4. La denuncia por los daños ocasionados en el medio ambiente por la utilización inadecuada de estos coches ha hecho estudiar la posibilidad de gravar con una tasa anual a los propietarios de los todoterreno, para compensar estos daños en la red pecuaria. Estarían exentos los que se utilizaran profesionalmente y se habla de un impuesto del orden de 50.000 pesetas anuales.

Un Fiat Panda para el 97

Fiat prevé la sustitución del Panda. Por ahora está trabajando en dos frentes: un diseño propio y otro realizado por ItalDesign, que fue quien diseñó el primer Panda en 1976. La decisión sobre cuál de los dos bocetos va a ser aceptado se tomará antes de este verano, porque el nuevo Panda debe presentarse en el Salón de Turín de 1997. La producción anual estimada es de 300.000 unidades.

Los novatos cambiarán de letra

En España (y en algunos otros países europeos) los conductores noveles utilizan una L como distintivo. La Unión Europea, en su afán uniformista, ha decidido que todos los países comunitarios utilicen la misma señalización. Tras no pocas discusiones, finalmente se ha adoptado la señal que ya se utiliza en Francia: una A roja sobre fondo blanco.

El fraude del gasóleo es de 30.000 millones de pesetas

Hace unas semanas informábamos sobre la sospecha de un grave fraude en la venta de gasóleo. Repsol acaba de confirmar que el fraude se puede cuantificar en 30.000 millones de pesetas al haberse vendido gasóleo agrícola para uso en automoción. Por cada litro vendido fraudulentamente, el Estado deja de ingresar 30 pesetas.

Laguna Familiar para el 95

Una versión del Renault Laguna Familiar aparecerá en el mercado a mediados del año próximo. Aunque el R-21 Familiar tuvo una denominación específica (Nevada), para su sustituto, se mantendrá el nombre de Laguna. Renault trabaja también en el proyecto X64 que no es otra cosa que el sustituto del R-19 y que debe ser presentado en el Salón de Francfort de 1995, por lo que el año 95 se presenta lleno de novedades para Renault.

EXPOSICION DE COCHES ANTIGUOS

En el madrileño Cuartel del Conde Duque, se acaba de inaugurar una exposición de coches antiguos. Es una iniciativa de la Fundación RACE que en el acto de inauguración de esta exposición, ha entregado sus premios literarios, en su segunda edición. El

MENOS MUERTOS

Un resquicio para el optimismo

DURANTE los cuatro primeros meses de este año, el número de muertos en accidente de tráfico ha sido de 1.190, frente a los 1.465 en el mismo periodo del año anterior. Transcurridos ya los días de Semana Santa de ambos años, puede hacerse ya una comparación entre los dos años y constatar que el número de fallecidos sigue descendiendo, en una tendencia positiva que no ha parado en los últimos dos años.

En un análisis puramente estadístico del número de fallecidos, la media móvil (media de muertos mensuales) se sitúa en abril en 372, frente a los 529 de hace tan sólo tres años; un descenso del 30 por ciento y un



ahorro de más de 2.000 vidas al año en este trienio considerado.

De cara a las vacaciones de verano, reflexionemos sobre un dato. En el mes de agosto de 1991 se mataron en las carreteras 712 personas; al año siguiente 596; y el pasado año, 503. Una cifra que desciende en 100 unidades en cada mes de agosto. Ojalá que en agosto de este año, la conciencia de los españoles nos lleve a rebajar hasta 400 el número de muertos en el mes más trágico del año.

CAR DESIGN AWARD



Premios para Fiat y Porsche

UN año más, se han concedido en Italia los Car Design Award, uno de los más prestigiosos galardones con los que se premia a los mejores diseños automovilísticos del año, concedidos por un jurado de estilistas.

En su edición de 1994, el premio al mejor diseño en coches de producción ha recaído en el Fiat Punto, que con 24 puntos, superó al Citroën Xantia (17 puntos), al Mercedes Clase C (8), Fiat Coupé (8) y Chrysler Neon (7). En lo que a coches-concepto se refiere, el premio correspondió al Porsche Boxter

(23 puntos), por delante del Mercedes Studio A93, BMW Z13, Pininfarina Ethos II y Mitsubishi ESR. Estos modelos fueron presentados como coches experimentales en exposiciones y salones del automóvil.

Los nuevos premios correspondientes a 1994 fueron hechos públicos en el acto de entrega de los galardones del pasado año, en que el Renault Twingo fue elegido mejor diseño de coche de serie, siendo recogido el trofeo por Patrick Le Quement, director de diseño de Renault.

premio Nobel, Camilo J. Cela y el alcalde de Madrid hicieron entrega de los galardones e inauguraron la exposición «Arte y Automóvil».

LANCIA Y-10 IGLOO

El Lancia Y-10 Igloo es la nueva idea refrescante de la marca italiana para estos meses de calor. Para hacer honor a su nombre, el Y-10 Igloo incorpora de serie un equipo de aire acondicionado sin elementos dañinos para la capa de ozono. Además, el Igloo es capaz de satisfacer a los más exigentes con sus elevalunas eléctricos, el cierre centralizado o los cristales atérmicos, ideales para mantener el interior más fresquito. Con un motor de 51 caballos, el Lancia Y-10 Igloo está disponible en dos colores pastel y cuatro pinturas metalizadas muy atractivas al precio de 1.263.000 pesetas.

PARA EL CONTROL DE RUIDOS

Peugeot eléctrico para Madrid

NO es la capital de España una ciudad especialmente industrial, pero lo cierto es que Peugeot constituye la factoría más importante de cuantas existen en la Comunidad. Por esta y por otras muchas razones, Peugeot ha donado al Ayuntamiento de Madrid un vehículo eléctrico, como primera medida de un amplio y ambicioso plan para la introducción de diversos vehículos eléctricos en la capital.

Esta primera unidad, con un coste aproximado de tres millones de pesetas es una furgoneta J-15, que se comercializa por la marca desde 1989, aunque por ahora, con muy escasa difusión en nuestro país, pero con una presencia relevante en diferentes



Eduardo Serra entrega la J-15 a Alvarez del Manzano.

municipios franceses y en otras ciudades como Hong Kong o Mónaco. Desde el inicio de su comercialización, se han vendido ya 500 unidades. Este Peugeot va a ser utilizado por el Ayuntamiento madrileño como laboratorio acústico móvil, efectuando mediciones de ruidos en aquellas áreas, locales o acontecimientos que justifiquen el control acústico. Madrid es una de las capitales más ruidosas del mundo y el actual equipo municipal quiere disminuir esta contaminación con una serie de medidas, como el laboratorio móvil o el nuevo bando sobre el uso de sirenas y alarmas.

FAST CAR

Su coche al taller, con chófer

TODOS los que utilizan el coche para ir a la oficina, encuentran dificultades cuando tienen que llevarlo al taller, pasar la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) o cambiar el aceite. Funciona ya en Madrid (y pronto en toda España, porque buscan franquicias) una empresa, Fast-Car que por este servicio cobra 3.000 pesetas (el doble si también se requiere retirar el coche del taller).

Es la primera vez que en España se utiliza un servicio «fast» relacionado con el automóvil, tras el éxito de estos servicios «rápidos» en otros ámbitos, como la comida, la limpieza o el revelado de fotos, por citar algunos ejemplos. Por ahora es poco conocido, pero tendrá un auge importante en un futuro breve. Ya hay concesionarios, como Volvo, que lo ofrecen gratis a sus clientes.

Rectificar es de sabios

EN el pasado número de Motor 16, en la prueba comparativa del Ford Probe 24V y el Honda Accord Coupé 2.2i ES 16V se omitieron los datos de adquisición de ambos modelos. Publicamos a continuación los válidos.

PROBE

FINANCIACION. Entrada mínima: 999.750 ptas. **Plazos:** 48 de 85.780 ptas. **Precio final aplazado:** 5.117.178 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 33,1 ptas/km. **Coste financiero:** 65,95 ptas/km. **Coste por km. Total:** 99,05 ptas/km. **SEGURO.** Responsabilidad civil obligatorio: 53.872 ptas al año. **Seguro a todo riesgo:** 305.371 ptas al año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

ACCORD

FINANCIACION. Entrada mínima: 1.070.000 ptas. **Plazos:** 48 de 91.807 ptas. **Precio final aplazado:** 5.476.749 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 32,43 ptas/km. **Coste financiero:** 70,58 ptas/km. **Coste por km. Total:** 103,01 ptas/km. **SEGURO.** Responsabilidad civil obligatorio: 50.880 ptas al año. **Seguro a todo riesgo:** 332.687 ptas al año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

C.E.T.R.A.A. INFORMA

Ante la errónea publicidad de la empresa Disbord, S.L. que, con el apoyo del Banco Central Hispano, ofrece a los titulares de tarjetas de crédito emitidas por ese banco la posible compra de un compresor para cambiar aceite, esta confederación de talleres ha elevado una queja al Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente, y al Instituto Nacional de Consumo, por la trascendencia posible del tema.

GALARDON PARA MITSUBISHI-ALTA DEFINICION

El jurado del IX Festival de cine Publicitario de San Sebastián, el más prestigioso de los celebrados en nuestro país, ha considerado el spot «Cabrero», creado por Alta Definición Madrid para MMC Automóviles España (Importador de Mitsubishi Motors Península-Baleares), como el mejor de los



cerca de 400 presentados en el certamen. El spot, que aporta un enfoque original y divertido sobre el todoterreno Montero de Mitsubishi, ha sido merecedor del Gran Premio absoluto de cine y televisión, además del Sol de Oro (primer premio) de la categoría de automoción.

MUSICA SOBRE RUEDAS

UNA nueva oferta de música para escuchar sobre el asfalto. Canciones de todo tipo, porque no hay dos conductores iguales ni dos viajes ni siquiera parecidos. Y empezamos con nostálgicos de los Beatles, que no tienen por qué añorar también los viejos coches de los años 60. Está recién estrenada un película

frescos y despejados en las largas jornadas de autopista.

Diana Ross es recomendable para cualquiera que tenga un mínimo gusto musical. Sola y con las Supremes ha tenido 18 números uno en las listas USA (exactamente los mismos que Elvis Presley). Para celebrar sus 30 primeros años de carrera ha editado «**One Woman. The ultimate collection**» (EMI 8 27702 2) que empieza con cuatro temas con las Supremes y prosigue con sus números uno en solitario. Se incluye el «**Endless Love**» que canta con Lionel Ritchie, una de esas canciones capaz de hacernos pasar los kilómetros en un suspiro. Aunque sea un suspiro a dúo.

Y una última recomendación vibrante y joven: **Inspector Tuppence** es un grupo callejero inglés que se ha dado a conocer en las calles de Barcelona ¿Recuerdan a los Street-boys con aquel «Some folk».

Pues algo parecido, sin sofisticaciones ni trucos de estudio es lo de estos barceloneses de las islas. Es uno de esos discos (Zafiro 50413030) lleno de múltiples canciones pegadizas que en cuanto se aprenden se pueden cantar a pelo mientras suena en el compact del coche. Incluso vienen las letras en la carpetilla. Pero si quiere seguir las palabra por palabra, que de los textos se ocupe el copiloto porque una cosa es cantar al conducir y otra intentar leer las letras con un ojo en la carretera. No llegarían muy lejos.

JOSÉ RAMON PARDO

Para la ocasión se ha formado una banda de jóvenes, aunque ya consagradas, estrellas americanas (de Nirvana, REM y cía.) que reproduce con fidelidad el sonido fresco y sin manipulaciones de los Beatles primerizos.

Nuestro habitual consejo para viajes largos donde debemos buscar sonido variado y ritmos vivos: «**Todo Brasil**» (Philips 522 250-2) es un doble CD o casete que recoge la magia de la samba y la bossanova y donde junto a temas cadenciosos como «La chica de Ipanema» o «Manha de carnaval» tenemos alegrías cariocas como «O que será» o «Voçe abusou» que marcan quizá los dos polos de un disco que nos ayudará a mantenernos



HISTORIA DE LOS COCHES PEQUEÑOS

Escrito por el arquitecto Hans-Urich von Mende y publicado por la editorial alemana Taschen, el libro «**Small Cars**» (coches pequeños) presenta los trabajos realizados por los diseñadores mundiales durante los últimos 100 años. Desde el inolvidable Topolino italiano a los futuristas coches japoneses, sin olvidar a los clásicos Volkswagen Escarabajo, Austin Mini, Citroën 2CV o el más reciente Fiat Cinqucento. El libro, de 176 páginas, contiene 220 ilustraciones y su precio es de 2.495 pesetas.



ALFA ROMEO CON LA GASTRONOMIA

Alfa Romeo ha sido el brillante patrocinador de una interesante iniciativa: elegir los cinco mejores restaurantes de España. La idea ha sido de la publicación «España Gastronómica» que ha realizado una encuesta entre sus lectores quienes son los más destacados restauradores de cada comunidad y de todo el territorio nacional. Los elegidos han sido Zalacaín (Madrid), Arzac (San Sebastián), La Merced (Logroño), Akelarre (San Sebastián) y El Amparo (Madrid). El acto de entrega de estos gustosos premios tuvo lugar en Madrid, en el restaurante vencedor de este suculento certamen, con la presencia del Consejero Delegado de Fiat Hispania, el señor Lo Sargo.

ALTAVOCES KEF

Un sonido de lujo

CUANDO buscamos la mayor fidelidad en el sonido de nuestro automóvil, debemos pensar en conseguir los elementos de una calidad superior. Pero, sin duda, como último elemento y además encargado de transmitir directamente el sonido hasta nuestros oídos, los altavoces tienen una importancia vital para lograr la más alta fidelidad de reproducción.

La marca británica KEF es una de las más reputadas en la fabricación de estos componentes, y sus sistemas se encuentran entre los más avanzados y solventes del mercado actual.

Recientemente ha sido presentada en nuestro país, a través del importador para España EAR, la última gama de sistemas de altavoces denominada UNI-Q cuya alta tecnología proporciona unas prestaciones



El diseño elíptico de los altavoces de la serie Q proporciona una mayor calidad de sonido evitando las interferencias del eje de audición.



Los nuevos equipos de la firma británica se configuran como una de las mejores opciones por su relación calidad/precio.

de primer orden combinadas con la más avanzada línea.

Entre los altavoces presentados destacan los modelos 690Q y 160Q, que emplean la misma tecnología utilizada por KEF en sus cajas acústicas serie Referencia, esta tecnología permite unas excelentes prestaciones de audición fuera del eje de escucha.

En el sistema UNI-Q, el tweeter está situado en medio del cono del woofer, de esta manera se consigue que los centros acústicos de las unidades emisoras de los graves y los agudos se encuentren en el mismo sitio.

Así la directividad o factor Q del woofer y del tweeter coinciden en el punto crítico de división de frecuencias. Con esto se consigue un sonido de inigualable equilibrio tonal que proporciona una calidad de escucha prácticamente perfecta en el interior del automóvil.

Otra de las características que convierten a los altavoces de este fabricante británico en productos de la mayor calidad es el empleo de los más sofisticados componentes y la más alta tecnología.

BLAUPUNKT KEY CARD

Siempre a la búsqueda de nuevas soluciones técnicas, la firma Blaupunkt, puntera en el segmento del autosonido, está realizando un intenso esfuerzo en la búsqueda de nuevas soluciones para evitar los tan extendidos robos de los radiocassetes en los automóviles.

El casete extraíble se ha mostrado como una solución válida pero incómoda, las nuevas soluciones con carátulas extraíbles son un poco más cómodas y el sistema Key Card, exclusivo de Blaupunkt se configura como uno

de los más seguros permitiendo además una mayor facilidad de transporte pues su tamaño es

similar al de una tarjeta de crédito convencional. Además hasta el 15 de septiembre Blaupunkt ofrece un seguro gratuito contra robo a los compradores de los modelos con este sistema.



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 15



GAMA MITSUBISHI

A por todas

Hasta ahora la presencia de Mitsubishi en España se había centrado en la gama de vehículos todoterreno y en una tímida presencia de turismos de la mano del Galant. El desafío de los próximos años ha obligado a ampliar la gama.



DESDE 1986, fecha en la que Mitsubishi inició su actividad en España, el importador de la marca nipona ha desarrollado una política de crecimiento muy prudente. De los 160 coches vendidos en los ocho concesionarios que existían en 1986 se ha pasado a una red de 24 concesionarios en 1993 que han vendido más de 2.700 unidades durante el año. Las previsiones para el 94 apuntan a unas ventas de 4.400 unidades con una red de 39 concesionarios. Esta evolución positiva, y la previsión de un despegue del mercado ha empujado a los responsables del importador a reforzar su presencia con la llegada de productos nuevos.

De la nueva gama, hay tres productos que destacan: el Colt, el Space Wagon y los nuevos Montero con motores más potentes.

El Colt es un coche de cuatro metros que en España se va a vender sólo con la motorización de 1.600 centímetros cúbicos que desarrolla 113 caballos. Este motor conjuga una buena dosis de potencia con una excelente economía de funcionamiento. El coche destaca por un diseño funcional y una línea muy fluida. La atractiva gama de colores que se ofrecen van dirigidos a un público joven y de cierto talante deportivo. ♦♦♦

El Space Wagon viene a ocupar un espacio entre los tradicionales familiares la nueva moda de los mono volumen.





El Mitsubishi Colt destaca por su agradable diseño y el ligero toque deportivo. Cuenta con un excelente equipamiento de serie.

Por su parte, el Space Wagon, aporta un nuevo concepto al mercado, se trata de un vehículo a medio camino entre un familiar convencional y un monovolumen. En 4,5 metros, una longitud muy razonable, hay posibilidad de alojar a siete adultos, con un nivel de confort más que razonable. El interior es totalmente modulable y las posibilidades de utilización son múltiples, en función de la disposición de las dos filas de asientos posteriores. Su conducción no conlleva ningún inconveniente, ya que el Space Wagon se conduce como cualquier berlina de clase media. La altura sobre el suelo es la normal, y por lo tanto el comportamiento es perfectamente homologable al de cualquier turismo. El motor es un dos litros de 133 caballos que confiere una buena agilidad al coche, incluso bajo condiciones de mucha carga. Las suspen-



Para ser un cuatro metros, el Colt dispone de un interior muy amplio, capaz de alojar perfectamente a cinco adultos.



siones son independientes en los dos ejes, con unos tarados que mantienen un excelente nivel de confort en todo momento. El equipamiento está al mejor nivel con elementos tales como los elevalunas eléctricos o el aire acondicionado.

En la gama Montero también hay muchas y muy suculentas novedades. Lo más llamativo es la incorporación de un nuevo motor de seis cilindros en V de 3,5 litros de capacidad y cuatro válvulas por cilindro en lo más alto de la gama, así como el nuevo motor 2.8 TDi Diesel. Los nuevos motores V6 están dirigidos a lo más alto de la oferta del todoterreno. Son coches de lujo con un equipamiento que incluye elementos tales como el ABS, el aire acondicionado y el airbag para el conductor. Los 208 caballos del motor 3,5 litros permiten alcanzar una velocidad máxima de 185 kiló- ◆◆

La mayoría sigue la corriente.



metros por hora. En lo que se refiere al nuevo motor 2.8 turbodiesel, se ha conseguido un incremento de potencia considerable, alcanzando la respetable cifra de 125 caballos. Este motor está sólo disponible en la versión larga del Montero, pero a lo largo del último trimestre del año estará también disponible con carrocería corta. El resto de las novedades de la gama se refieren a cuestiones de equipamiento. La llegada de una versión 2.5 TDi GL corta, prevista para el próximo mes de septiembre, con un nivel de equipamiento básico, permite acceder a un Montero por un precio ligeramente superior a los 3.000.000 de pesetas.

En esta renovación aparece una versión del L200 denominada Strada espe-



El Mitsubishi Montero (arriba) incorpora ahora nuevos motores. Destaca el 3.500 V6 24 válvulas. Con el Canter FE (abajo) se inicia la actividad en el sector de vehículos industriales.



cialmente dirigida hacia el ocio con un equipamiento muy completo.

Con todo esto, Mitsubishi se enfrenta en España con un futuro prometedor. El plan elaborado y presentado por el equipo encabezado por Ferdinand Fellner, Consejero Delegado y Director General de Mitsubishi en España, prevé un crecimiento progresivo de las ventas hasta alcanzar 10.300 en 1998. En estas previsiones hay que tener en cuenta que a partir de 1995 se iniciará la comercialización de la nueva berlina de categoría media fabricada en Holanda por Nedcar, empresa conjunta de Mitsubishi y Volvo con una capacidad de fabricación de 100.000 unidades al año.

VICTOR PICCIONE

FICHA TECNICA

MOTOR	Colt	Space Wagon	Montero 2.8 TDi	Montero 3.5 V6
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.597	1.997	2.835	3.497
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	4
Alimentación	Inyecc. elect.	Inyecc. elect.	Inyecc. Mecánica y turbo.	Inyecc. elect.
Compresión	10,0 a 1		21,0 a 1.	9,5 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	113/6.000	133/6.000	125/4.000	1208/5.000
Par máximo/ r.p.m.	13,9/5.000	17,9/4.750	24,1/2.000	30,6/3.000
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Trasera o total	Trasera o total
Caja de cambios	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.
DIRECCION Y FRENS				
Sistema	Cremallera asist.	Cremallera asist.	Circulación bolas asist.	Circulación de bolas asist.
Diámetro de giro (m)		11,0	11,8	10,6(11,8)
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos vent./tambor	Discos vent./Tambor	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES				
Delantera	MacPherson	MacPherson	Independiente	Independiente
Trasera	Multibrazo	Semi-independiente	Eje rígido	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg)	945	1.320	2.040	1.810 (1.990)
Largo/ancho/alto (mm.)	3.965/1.690/1.365	4.515/1.695/1.615	4.725/1.785/1.900	4.145/1.785/1.845
Capacidad depósito (L)	50	60	92	92
PRESTACIONES Y CONSUMO				
Aceleración de 0 a 100 km/h. (s)	9,8	11,2	17,3	9,5
Velocidad máxima (km/h)	190	185	150	185
Consumo urbano (L/100km)	8,9	10,9	13,5	17,3
A 90 km/h (L/100 km)	5,6	7,1	9,5	10,8
A 120 km/h (L/100 km)	7,2	9,5	14,0	14,6

TODOS LOS PRECIOS

Colt 1.6 GLX	2.290.000 ptas
Space Wagon	3.165.500 ptas
Galant 2.0 4p GLSi	3.139.720 ptas
Galant 2.0 5p GLSi	3.189.720 ptas
Galant V6 4p	3.849.720 ptas
Galant V6 5p	3.399.720 ptas
Eclipse GS 16V	3.399.720 ptas
3.000 GT	8.593.920 ptas
Montero C 2.5 TDi	3.451.000 ptas
Montero C 2.5 TDi L	3.829.420 ptas
Montero C 3.0 V6	3.829.420 ptas
Montero C 3.0 V6 L	4.632.819 ptas
Montero C 3.5 V6 L	5.632.000 ptas
Montero L 2.5 Tdi	4.067.420 ptas
Montero L 3.0 V6	4.582.745 ptas
Montero L 2.8 TDi	5.760.000 ptas
Montero L 3.5 V6	6.336.000 ptas
L200 4x4	2.754.250 ptas
L200 Strada	3.214.000 ptas
L300 GLX	3.099.250 ptas
Canter FE C	4.364.250 ptas

Fiesta S.i. Fuera de lo corriente.
Para gente poco corriente.



Le gusta ir a su aire. Tener su propio estilo. Abrir nuevos caminos. Desmarcarse de los demás. Salir de la corriente.

Si tú también eres poco corriente, míralo bien. El nuevo Fiesta S.i. te está esperando.

Equipamiento de serie: airbag, dirección asistida, pintura metalizada, asientos deportivos, estructura reforzada y barras laterales. Disponible en 3 y 5 puertas. Motorizaciones: 1.4 EFI 75 CV y 1.6 16V 90 CV.



Fiesta, nunca dejará de sorprenderte.

Infórmese en el 900 51 51 51.

Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

MERCEDES C TOURING

Familiar a la europea

Mercedes siempre ha situado sus coches familiares a un nivel muy elevado, pero para el próximo año la marca de la estrella prepara una sorpresa para las familias: sobre la base de su modelo más pequeño nacerá un Mercedes Clase C Familiar.



**FOTOS
ESPIA**

EN efecto, los primeros prototipos del nuevo familiar de Mercedes ya ruedan por los alrededores de Stuttgart. Tal y como se ve en las fotos, este familiar está realizado sobre la plataforma del último éxito de la marca de la estrella: el Clase C. Este nuevo modelo estará situado claramente por debajo del Clase E Touring, modelo que hasta ahora era el único familiar de la marca. La creciente oferta de este tipo de coches por parte de

la competencia y la próxima aparición de la versión Touring del Serie 3 de BMW, ha obligado a los responsables de Mercedes a acelerar el desarrollo de este modelo. La presentación oficial del nuevo coche está programada para el mes de septiembre de 1995, con motivo del Salón de Frankfurt.

Este nuevo modelo es claramente más pequeño que el familiar de la Serie E, por lo que no hay peligro de canibalismo comercial entre vehículos de la misma marca. Las mecánicas que se aplicarán en el Touring de la Clase C son las mismas que se

aplican en la berlina, haciendo especial hincapié en los motores diésel y en particular el 2.5 TD que desarrolla 136 caballos. Este motor se va a beneficiar, por primera vez, de la caja de cambios automática de cinco velocidades que hasta ahora sólo se utilizaba en motores de gasolina. La política comercial va a variar sensiblemente, ya que mientras en un clase E la diferencia entre la berlina y el familiar era de casi 800.000 pesetas, en el Clase C se va a reducir a la mitad.

AUTOMEDIA



NUEVO VOLKSWAGEN POLO

Made in Spain

El nuevo Volkswagen Polo, será presentado el próximo otoño en el Salón del Automóvil de París, y comenzará a comercializarse en toda Europa. Este modelo se fabricará en la factoría navarra de Landaben.



YA está totalmente definido el nuevo Volkswagen Polo, un coche que ya ha comenzado su fase de producción y que será presentado a la opinión pública el próximo otoño, coincidiendo con el Salón Internacional del Automóvil de París. Es muy importante decir que el Polo que estará en los catálogos de la marca alemana a partir de ese momento, no se parecerá en nada a su

predecesor, tan sólo tendrán en común el nombre. Por lo demás se tratará de un coche totalmente nuevo. Una vez que se haya presentado en público, el Volkswagen Polo comenzará su comercialización en todo el continente europeo. A partir de octubre los primeros Polo comenzarán a rodar por España.

Para su nueva criatura, Volkswagen ha elegido una plataforma muy

similar a la del Ibiza, con lo que las dimensiones del nuevo modelo cambian por completo. Con ello y teniendo en cuenta la longitud del Ibiza, el nuevo Polo debería crecer, cosa que no sucede, todo lo contrario, para que pueda competir directamente con modelos como el Renault Clio o el Opel Corsa, por poner dos ejemplos de modelos de estas características más re- ♦♦♦



El Volkswagen Polo sorprendió a su competencia con la carrocería tipo «break», único de su segmento con este tipo de caja.



Para los más puristas, Volkswagen comercializó el Classic, un vehículo con carrocería de tres volúmenes.



A España tardó en llegar el Polo Coupé, una carrocería en consonancia con otros coches de su competencia.



Hasta el momento, la versión más potente del Polo ha sido el G-40, a su motor de 1,3 litros lo equiparon con un compresor mecánico y dio como resultado una potencia de 113 caballos.



El nuevo Polo, con una imagen actual y una mecánica moderna, nace con la clara intención de ponérselo muy difícil a su competencia.

cientes, su longitud se ve acortada en 51 milímetros. Algo que no va a perjudicar a su espacio interior. La nueva generación del Polo, con una distancia entre ejes incrementada en 70 milímetros, permite que tenga un interior más amplio, si a esto añadimos una altura del vehículo 69 milímetros mayor y una anchura superior en 84 milímetros, nos encontramos con un coche con un espacio interior más generoso, además hay que sumar una capacidad del maletero superior a la del Polo actual.

Volkswagen, siguiendo su política de reducir costos al máximo, al igual que ha hecho con otros modelos, va a emplear en la realización de este coche muchos elementos comunes a otros vehículos de su gama. De esta forma, puestos al volante del Polo, no será extraño encontrar mandos similares a los que utilizan el Ibiza o el Golf, por poner algunos ejemplos, aunque eso sí, Volkswagen, como suele hacer con todos sus modelos, lo ofrecerá con una tapicería exclusiva, un volante específico, unos guarnecidos de puertas propios, etc., que lo dotarán de una personalidad diferente a la de otros modelos del grupo.

Exteriormente, como ya hemos dicho antes, se trata de un vehículo totalmente nuevo. Su diseño tiene una cierta similitud con el Golf, de hecho comparte elementos comunes con él, como es el caso de los grupos ópticos traseros. El nuevo Polo se presenta con una línea redondeada, acorde a los tiempos que corren hoy en día. Además, guarda un claro aire de familia con otros modelos de la marca, como es el caso del Passat, con el que comparte una rejilla frontal de similar diseño.

Entre los planes de la marca alemana está ofrecer el Polo con carrocería de tres y cinco puertas, con un amplio abanico de motorizaciones. El Polo se podrá elegir entre varias cilindradas y potencias. En un principio estará disponible con tres motores de gasolina, que tendrán en común una buena economía de funcionamiento y un nivel contaminante muy bajo, con unas potencias de 45, 55 y 75 caballos. También se podrá elegir una versión con motor diesel de 64 caballos. Más adelante llegará el Polo más potente equipa-

do con un motor que será exclusivo de este nuevo modelo y que con 1,6 litros y con culata de 16 válvulas ofrecerá una potencia de 100 caballos. Una versión que verá la luz con la clara intención de hacer frente a coches como el Opel Corsa GSi o el Renault Clio RSi. Aunque este motor, ha sido diseñado en exclusiva para el Polo, no es de extrañar que más adelante lo utilicen en otros

modelos del grupo alemán. Como ya hemos dicho antes, el nuevo Volkswagen Polo, ha comenzado ya su fase de producción.

Los planes de la marca alemana, aseguran la fabricación de este nuevo modelo en la factoría situada en Pamplona, en la localidad de Landaben. Una fábrica que para Volkswagen siempre ha jugado un papel muy importante, según datos facili-

tados por la propia marca, hasta el 31 de marzo del presente año, a lo largo de la historia del veterano Volkswagen Polo, que comenzó en 1981, se han fabricado un total 3.765.500 unidades, de las cuales, nada menos que, 1.351.000 han salido por las puertas de la factoría navarra.

M.M.

PAGEVIA

MOMO - EL ESTILO INCONFUNDIBLE

MOMO EN ESPAÑA:
Mornit S.A. - Polígono Industrial El Congost - MARTORELL - BARCELONA - Tel (93) 7741503 - Fax (93) 7741683



Estilos deportivos

El BMW 325i Coupé y el Saab 900 SE 2.0i Turbo, tienen en común la carrocería coupé, al margen de esto, difieren en muchos aspectos, lo que hace



BMW 325i COUPE		SAAB 900 SE 2.0i TURBO	
VIRTUDES	DEFECTOS	VIRTUDES	DEFECTOS
Motor muy brillante	Precio elevado	Interior muy amplio	Pérdidas de tracción
Cambio preciso y suave	Túnel de transmisión grande	Calidad de acabado	Sin opción sistema TCS
Calidad de Acabado	Altura plazas traseras	Maletero de gran capacidad	Frenos poco resistentes
PRECIO: 5.155.000 PESETAS		PRECIO: 4.461.000 PESETAS	

que cada uno tenga una clientela bien definida. El 325 tiene un carácter más fuerte, mientras que el Saab conjuga su talante deportivo con un uso familiar.

Motor 16
Prueba

SI hace no muchos años, un buen número de marcas desterraron de sus catálogos los modelos con carrocería coupé, ahora sucede lo contrario y muchas de ellas se apresuran a incrementar su gama con coches con carrocería de tres puertas. Pero siempre ha habido marcas que han mantenido esa tradición, como las que nos ocupan: BMW y Saab, que siempre han ofrecido modelos con carrocería de tres puertas. La novedad se llama Saab 900 SE 2.0i Turbo y el rival, BMW 325i Coupé.

Para comenzar hay que decir, que



el BMW y el Saab de esta prueba son muy diferentes, sobre todo en lo que a técnica se refiere. Los dos modelos cuentan con unos motores que ofrecen una potencia muy parecida, 192 caballos del BMW 325 contra 185 del Saab 900. Una potencia que consiguen aplicando distinta tecnología. La marca alemana se ha inclinado por una solución más tradicional, ha preferido utilizar un bloque de seis cilindros en línea de 2,5 litros, al que ha coronado con una culata de 24 válvulas, con un resultado excepcional. Han logrado un motor super ♦♦♦



El BMW 325 Coupé, equipado con diferencial autoblocante, ofrece un comportamiento excepcional.



El comportamiento del Saab se ve penalizado por la ausencia de sistema de control de tracción, que no está disponible en este modelo



elástico, que funciona a la perfección a cualquier régimen de giro, aunque como todo propulsor multiválvulas, es en la zona alta del cuentarrevoluciones donde ofrece su mejor rendimiento.

La marca sueca, se ha inclinado por un motor de cuatro cilindros de dos litros de cubicaje, también con culata de cuatro válvulas por cilindro y para potenciarlo ha recurrido a un turbo y a un intercambiador de calor. Para tratarse de un motor turboalimentado, han conseguido que tenga un funcionamiento elástico y que rinda bien a pocas revoluciones. El turbo entra en funcionamiento superada la barrera de las 3.500 vueltas, momento que nota el conductor al producirse un apreciable tirón. A la hora de comparar estos dos motores, su distinta tecnología hace que tengan un comportamiento diferente. El del BMW resulta mucho más fácil de conducir en cualquier circunstancia, su mayor cilindrada también le favorece en muchos otros aspectos, aunque le perjudica en otros, como es el caso de los consumos, donde el Saab, consigue un consumo medio de casi dos litros menos que su rival. Al modelo sueco le beneficia el turbo, sobre todo en maniobras de adelantamiento, donde le confiere una agilidad increíble.

Transmisión. Estos dos motores están acoplados a unas cajas de cambios, a las que no se puede reprochar nada. Cuentan con unos desarrollos acertados y sus respectivos selectores son suaves y precisos. Si hubiera que buscar defectos, tan sólo merecería una crítica la primera velocidad del Saab, que cuando entra el turbo, se «acaba» enseguida. Si en la forma de entender los motores, estas dos marcas son diferentes, también lo son a la hora de transmitir la potencia al suelo. BMW mantiene en sus coches la tracción a las ruedas traseras, mientras que Saab se mantiene fiel a su tradición de coches con tracción delantera.

Esta característica condiciona el comportamiento de ambos modelos, así el 325i Coupé, en una conducción cercana a los límites de adherencia obsequia a su conductor con el típico derrapaje del eje trasero, de los coches de su clase, lo que le confiere un carácter más deportivo, mientras que el Saab 900 SE 2.0i Turbo, con trac-



El Saab 900 tiene un interior amplio, y unas plazas traseras muy cómodas. Sus mayores dimensiones respecto al BMW permiten un acceso más fácil.



ción delantera, rebasados los límites de agarre, tira de morro.

Pero para que estos dos modelos se salgan de la trayectoria marcada, realmente hay que circular muy deprisa. El BMW con un reparto de pesos magnífico, se muestra muy neutro y para que derrapen las ruedas traseras, o hay que provocarlo, o el suelo tiene que ser muy deslizante. Por lo menos es la sensación que ha transmitido la unidad de la prueba, equipada con diferencial autoblocante al 25 por ciento, elemento por el que hay que pagar 99.361 pesetas, al ser opcional. Teniendo en cuenta la potencia del coche alemán, es un elemento muy recomendable de adquirir, porque ayuda muchísimo en la conducción.

Suspensión. Por lo que respecta a las suspensiones, en la marca alemana se han decidido por unos tarados duros, pero que no penalizan el confort, con ello, el coche se mantiene plano en carreteras muy viradas, transmitiendo a su conductor una magnífica sensación de aplomo. El Saab también resulta un coche muy equilibrado, con un carácter noble. Sus suspensiones son más suaves que las del BMW, lo que no supone ningún hándicap, ya que los técnicos de la marca sueca han logrado un perfecto equilibrio entre confort y seguridad. Lo único que compromete su comportamiento, son las apreciables pérdidas de tracción que acusa en carreteras viradas. Es curioso que en la versión V-6 se cuente con el sistema antipatinamiento TCS de la marca, y que en el Turbo, con mucha más potencia no hayan contemplado esta posibilidad, ni siquiera en opción.

En el apartado frenos el BMW es notablemente superior a su rival, tiene menor peso y mayores discos de frenos que el Saab. En el modelo sueco, se han mantenido las mismas medidas de discos que en la versión más pequeña de 133 caballos, teniendo en cuenta que sus prestaciones son mayores, son más propensos a fatigarse, comparado con el BMW, sus distancias de frenado son más largas y el tacto del pedal es esponjoso. Estos dos modelos ofrecen de serie sistema antibloqueo de frenos de última generación, con un comportamiento intachable. Los dos modelos enfrentados, cuentan con un diseño de carrocería atractivo, y lo que es más difícil ♦♦♦



Estos dos modelos, dignos representantes de sus respectivas marcas, tienen una calidad de acabado muy buena. En el interior el BMW tiene un diseño más deportivo, con unos relojes redondos, aunque se echan de menos algunas esferas como es el caso de un medidor de presión de aceite. El Saab tiene un interior más tradicional, su instrumentación incluye un manómetro de presión de turbo. Hay que destacar en el modelo sueco en su equipamiento el climatizador automático, elemento que es de serie.



encontrar hoy en día, con una línea muy personal. El Saab es más largo, y eso se deja notar en el interior, con un espacio similar al de la berlina de cinco puertas, en este sentido es muy superior al BMW, que tiene un espacio interior justo, sobre todo en las plazas traseras, donde además de no haber demasiado sitio para las piernas, este asiento se ve perjudicado por el abultado paso del túnel de la transmisión. Mientras que en el 325 es recomendable que en las plazas traseras viajen sólo dos pasajeros, en el 900 lo pueden hacer tres con total comodidad, dándose la circunstancia de que el asiento central dispone de cinturón de seguridad con tres puntos de anclaje, como los laterales. En lo que a capacidad de maletero respecta, el modelo sueco también es muy superior al alemán, además de tener una mayor capacidad, el portón trasero le confiere una gran versatilidad de uso, permitiendo poder transportar objetos voluminosos. El BMW Coupé, tiene



un maletero más pequeño que el de las versiones de la serie tres con carrocería de cuatro puertas, la marca alemana para paliar esto un poco, ofrece de serie los asientos traseros con respaldo abatible. Las mayores dimensiones del Saab, también se hacen notar en lo que al acceso a las plazas traseras se refiere, ofreciendo a los ocupantes de esos asientos una mayor comodidad.

La calidad de acabado, como buenos representantes de sus respectivas marcas, es muy elevada en los dos modelos. También en los dos casos, el equipamiento de serie está a un magnífico nivel. Hablando de relación calidad/precio, el Saab sale mejor parado que el BMW, el 325i Coupé tiene un precio de 5.155.000 pesetas y el 900 SE 2.0i Turbo, 4.461.000 pesetas, una diferencia de casi 700.000 pesetas a favor del modelo sueco, que además ofrece de serie algunos elementos más

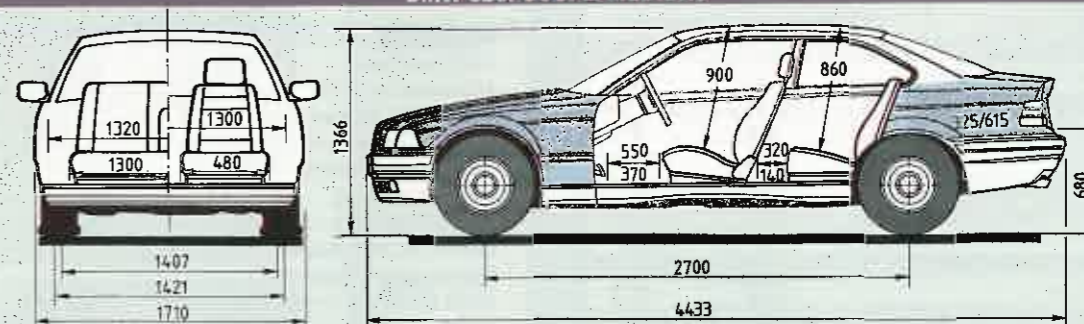


Tanto el Saab como el BMW llevan reglaje de altura de los asientos. El modelo sueco hereda de su predecesor la llave de contacto delante de la palanca del cambio.



Los dos coupés de esta prueba disponen de reglaje eléctrico de los espejos retrovisores. En el Saab, además, se puede abrir el maletero desde el interior.

BMW 325i COUPE/MEDIDAS



BMW 325i COUPE

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.494 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,0 mm. Carrera: 75,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 192 CV(141 Kw) a 5.900 rpm. Par máximo: 25,0 mkg (245 Nm) a 4.700 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de 5 marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 285 mm). Traseros: Discos macizos (Ø 280 mm). Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con triángulo inferior muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazo central con brazo longitudinal y doble brazo transversal. Muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/60 R 15. Llantas de aleación de 7J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.330 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

SAAB 900 SE 2.0i TURBO

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.985 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90,0 mm. Carrera: 78,0 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 185 CV(136 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 26,8 mkg (263 Nm) a 2.100 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbo e intercooler. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,5 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 284 mm). Traseros: Discos macizos (Ø 260 mm). Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Eje semiindependiente con barra Panhard y tirantes de reacción.

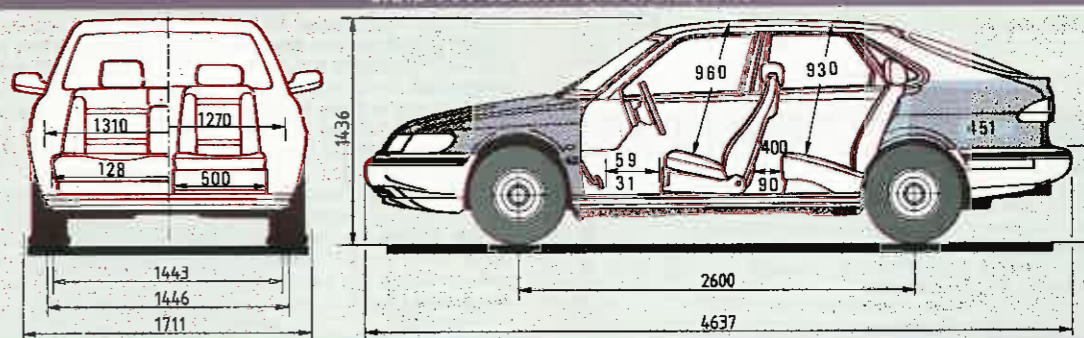
RUEDAS

Neumáticos: 205/50 ZR 16. Llantas de aleación de 6,5J x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.360 kg. Capacidad del depósito de combustible: 68 l.

SAAB 900 SE 2.0i TURBO/MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	BMW 325	SAAB 900
CIUDAD		
A 29,0 km/h de promedio	11,4	10,9
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,0	8,0
En conducción rápida	13,8	13,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	10,1	9,8
A 140 km/h de cruceo	10,6	11,3
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	11,8	10,0
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	550	630

PRESTACIONES

	BMW 325	SAAB 900
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	234	230
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	15,3	16,2
1.000 m salida parada	27,9	29,1
De 0 a 100 km/h	7,4	8,6
Recorriendo (metros)	121	137
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,7	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,5	21,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,7	32,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,9	38,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,4	7,0
recorriendo (metros)	247	195
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,0	10,3
recorriendo (metros)	316	284

FRENOS

	BMW 325	SAAB 900
VELOCIDAD MAXIMA		
A 60 Km/h:	15,8	19,5
A 100 Km/h:	44,7	47,1
A 120 Km/h:	60,6	65,4

SONORIDAD

Medidas en Db	BMW 325	SAAB 900
Al ralentí:	55,4	47,4
A 60 Km/h:	64,1	63,4
A 90 Km/h:	65,2	66,2
A 120 Km/h:	69,5	68,2
A 140 Km/h:	73,2	73,9
A tope	78,8	76,5

COMPRADOR

BMW. Importador: BMW Iberica, S.A. Paseo de la Castellana, 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 335 05 05. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 78 puntos de asistencia en toda España.
SAAB. Importador: Porsche España, S.A. Avenida de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 27 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	BMW 325	SAAB 900
Cuentavueltas	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador de carga batería	NO	NO
Ordenador de abordo	OP	OP
Cierre centralizado	SI	SI
Mando a dist. apert. puertas	OP	NO
Elevavinas eléctricos del.	SI	SI
Elevavinas electricos tras.	-	-
Retrovisores reg. a distancia	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI
Asiento post. partido	SI	NO
Apertura del. maletero desde el int.	NO	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Climatizador automático	NO	SI
Salida de aire plazas post.	SI	SI
Techo solar	OP	OP
Llantas de aleación	SI	SI
Lavafaros	OP	SI
Limpia luneta post.	NO	SI
Faros antiniebla	SI	SI
SEGURIDAD		
Airbag conductor	SI	SI
Airbag acompañante	OP	OP
Pretensor cinturones	SI	SI
Asiento para niños	NO	OP
Reposacabezas traseros	OP	SI

OPCIONES

BMW: Diferencial autoblocante: 99.361 ptas. Control de estabilidad y tracción (ASC+T): 253.656. Suspensión deportiva M-Tech: 48.630. Airbag acompañante: 116.622. Pintura metalizada: 109.170. Espejos eléctricos térmicos: 23.715. Techo corredizo: 190.017. Regulación eléctrica asientos delanteros: 222.437. Reposacabezas asientos traseros: 29.117. Tapicería de cuero: 267.615. Control velocidad: 78.798. Ordenador de viaje: 100.412. Asientos deportivos delanteros: 84.202. Soporte lumbar: 39.924. **SAAB:** Pintura metalizada: 79.360. Tapicería de cuero: 257.280. Airbag pasajero: 76.800. Control de velocidad: 83.200. Asiento trasero niños: 52.480. Asientos regulación eléctrica: 229.120. Ordenador de viaje: 66.560. Techo corredizo: 181.760.

ADQUISICION

BMW	SAAB
FINANCIACION. Entrada mínima: 1.288.750 ptas. Plazos: 48 de 110.567 ptas. Precio final aplazado: 6.596.412 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 36,11 ptas/km. Coste financiero: 85,01 ptas/km. Coste por km. Total: 121,12 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 50.880 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 387.243 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carnet.	FINANCIACION. Entrada mínima: 1.115.306 ptas. Plazos: 48 de 95.695 ptas. Precio final aplazado: 5.708.648 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 32,65 ptas/km. Coste financiero: 73,57 ptas/km. Coste por km. Total: 106,22 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 50.880 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 344.811 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carnet.



Distinta tecnología, en BMW recurren a mayor cilindrada para conseguir una buena potencia. En Saab prefieren inclinarse por la utilización de un turbo.

completos que el modelo alemán, como es el caso, por ejemplo, del climatizador automático.

A la hora de decidirse por uno de estos dos coches dependerá de los aspectos que en ambos difieren. El que prefiera un mayor carácter deportivo, tiene un vehículo ideal en el 325i Coupé, por supuesto hay que estar dispuestos a pagar las casi 700.000 pesetas mas que cuesta. Si por contra además de querer un coche con un carácter fuerte, se necesita un vehículo amplio, que cumpla perfectamente las funciones de coche familiar, el Saab 900 SE 2.0i Turbo no defraudará a su conductor.

MANUEL MADRID
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



BALANCE FINAL

MECANICA		
BMW 325	9	El motor de seis cilindros del 325 funciona perfectamente a cualquier régimen de giro. La caja de cambios con unos desarrollos adecuados ayuda mucho en su conducción.
SAAB 900	8	Para tratarse de un motor turboalimentado, en Saab han logrado una mecánica elástica. La caja de cambios dispone de unos desarrollos bien adaptados.
COMPORTAMIENTO		
BMW 325	8	El 325 Coupé tiene un comportamiento neutro, hay que ir cerca del límite para que se salga de la trayectoria marcada. Las suspensiones firmes contribuyen a su buen comportamiento.
SAAB 900	6	Se muestra siempre muy noble, pero en carreteras viradas, se ve penalizado por las continuas pérdidas de tracción que sufre y por unos frenos que se fatigan pronto.
RENDIMIENTO		
BMW 325	8	El motor de 2,5 litros con 192 caballos de potencia ofrece un rendimiento excepcional, con unas prestaciones de primera. Supera al Saab en velocidad máxima y en aceleraciones.
SAAB 900	8	Hay que tener en cuenta que para tratarse de un motor de dos litros, su potencia 185 caballos no está nada mal. El turbo le permite superar al 325 en maniobras de adelantamiento.
CONFORT		
BMW 325	6	Tiene unas dimensiones exteriores más pequeñas que el Saab, y eso se deja notar en el interior, sobre todo en las plazas traseras mucho más pequeñas que las del 900.
SAAB 900	8	Dispone de un espacio interior similar al de la berlina de 5 puertas, lo que permite viajar cómodamente a cinco adultos. Sus suspensiones suaves priman un buen confort de marcha.
CARROCERIA		
BMW 325	8	La línea coupé del 325, tiene un aspecto más deportivo. Algo tradicional en BMW que conjuga en sus coches un diseño elegante con una imagen deportiva, mucho más en sus coupés.
SAAB 900	7	El Saab 900 de tres puertas, salvo las dos puertas laterales menos que tiene, difiere poco de las versiones de cinco. A su favor tiene una línea muy personal.
ECONOMIA		
BMW 325	6	El 325 Coupé parte en clara desventaja con respecto al Saab 900, tiene un precio muy superior, además su motor consume más que el del modelo sueco.
SAAB 900	8	Comparado con el BMW 325, tiene un precio de casi 700.000 pesetas menos. Su motor se aprovecha de su menor cilindrada y consume en torno a dos litros menos de media.
CONCLUSION		
SAAB 900	7,5	El Saab 900 tiene un precio inferior y un espacio interior muy amplio, pero se echa en falta el sistema antipatinamiento.
BMW 325	7,5	El BMW tiene mayor carácter deportivo y cuenta con una mecánica excepcional, le perjudica el precio y la habitabilidad.

ROVER 220 LTi COUPE

VIRTUDES	DEFECTOS
Diseño atractivo	Nivel sonoro elevado
Respuesta motor	Cambio impreciso
Precio y mantenimiento	Maletero poco práctico

PRECIO: 2.884.000 PESETAS

A FONDO

ROVER 220 COUPE

Placeres confesos

Menos indómito y más ahorrador que su hermano con motor turboalimentado, el nuevo Rover 220 LTi Coupé representa una forma muy lógica, y bella, de acceder al distinguido mundo de las carrocerías deportivas de sólo dos puertas laterales.



Motor 16
Prueba

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

PRESCINDIENDO del motor, las diferencias entre el 220 Coupé atmosférico y el Turbo son mínimas y se circunscriben al equipamiento. Sin aire acondicionado ni sistema antibloqueo de frenos en la dotación de serie, al nuevo modelo le separan nada menos que 1.200.000 pesetas de la versión más poderosa de la gama 200.

Teniendo en cuenta que un gran porcentaje del atractivo de este modelo es su llamativa imagen, el LTi permite acceder a la exclusividad que suponen este tipo de coches con un precio bastante más asequible. Eso siempre que no se acuda a las opciones, caras y que superan enseguida esa importante barrera de los tres millones de pesetas. Con una instrumentación más bien sencilla y sin alardes de equipamiento, el 220 LTi Coupé ofrece ante todo la esencia de un atractivo coche medio con carácter deportivo.

Hay que aclarar que no se trata de un GTi con un comportamiento afín a los coches de rallyes, si no más bien de un coche hecho para fascinar, cómodo, agradable de conducir y con la posibilidad de una utilización diaria en todo tipo de calles o carreteras.

Para transmitir los 200 caballos del motor tubocomprimido a las ruedas anteriores, Rover tuvo que hacer todo un alarde técnico al acoplar a la transmisión un diferencial autoblocante viscoso Torsen, siendo la primera vez que se comercializaba un sistema de este tipo en tracción delantera. También la potencia aconsejó sobredimensionar los neumáticos hasta 195, en lugar de los 185 que le bastan al 220 LTi.

Este motor de dos litros con culata de cuatro válvulas por cilindro es de factura Rover al ciento por ciento y ha dado motivos suficientes de orgullo a la marca del drakar. Elasticidad y prestaciones son sus principales argumentos y, en esta versión atmosférica, abandona el rudo carácter de su hermano turbo- ♦♦♦



Las plazas traseras, como cabría esperar, son justas para dos personas adultas.



Los asientos delanteros están bien diseñados en lo referente a sujeción lateral.



En el salpicadero sobresalen los remates en madera y el esmerado acabado general hacen resaltar todavía más un panel de instrumentación que resulta algo sencillo para un automóvil tan llamativo. El grueso volante es de tres radios.



limentado para decantarse hacia una personalidad dócil y equilibrada. Las 16 válvulas no han sido óbice para perder respuesta en bajos regímenes y sólo se hacen notar cuando el motor respira a fondo.

Para sacar el máximo rendimiento de los 136 caballos, se ha optado por una caja de cambios de desarrollos cortos y relación cerrada, muy de agradecer en un coche que debe complacer a los conductores empedernidos y casar con la filosofía de los coupé. Máxime en un país montañoso como España donde los saltos excesivos entre desarrollos se hacen más evidentes. En este sentido, desentona del funcionamiento general la palanca del cambio, algo impreciso para tan eficaz mecánica, sobre todo en el paso a quinta.

Consumos. Con la buena respuesta en cualquier régimen y sin la turboalimentación, los consumos se contienen en unos valores más que aceptables, pudiendo hablarse de un motor sobrio para el elevado nivel de prestaciones que ofrece. El consumo medio se mantiene un litro largo por debajo del registrado en el Turbo y de ello se beneficia considerablemente la autonomía que se alarga unos 60 kilómetros.

Sin los problemas de motricidad que lógicamente plantean los 200 caballos del Turbo y que exigen un alto nivel de conducción para sacarles partido, la docilidad del LTi se hace ejemplar, consiguiendo un excelente equilibrio entre razón y pasión. Lo dicho en su día sobre los mandos del resto de la gama sirve para este caso. Bien dispuestos, tan sólo llama la atención la ya comentada imprecisión del cambio y un tacto algo blando en el pedal del freno que, por otra parte no afecta a su efectividad.

Si en las carrocerías berlina del 220 GTI y 420 GTI, con los que comparte motorización el Coupé, ya constatamos en su día la rumorosidad mecánica filtrada al habitáculo, en el Coupé esta circunstancia se potencia al sumarse ruidos aerodinámicos provocados por el techo desmontable. No puede hablarse en cuanto al confort de marcha de un coche especialmente silencioso ni mecánicamente discreto. A cierta velocidad, las dos tapas de metacrilato ahumado que conforman



Los dos paneles del techo se quitan fácilmente y se alojan en su funda en el maletero. El nivel sonoro de este coupé sigue siendo una de las grandes críticas del coche.



Un pequeño alojamiento para dejar monedas es útil en las autopistas de peaje.



El maletero y el tapón del depósito de la gasolina se abren desde el interior.

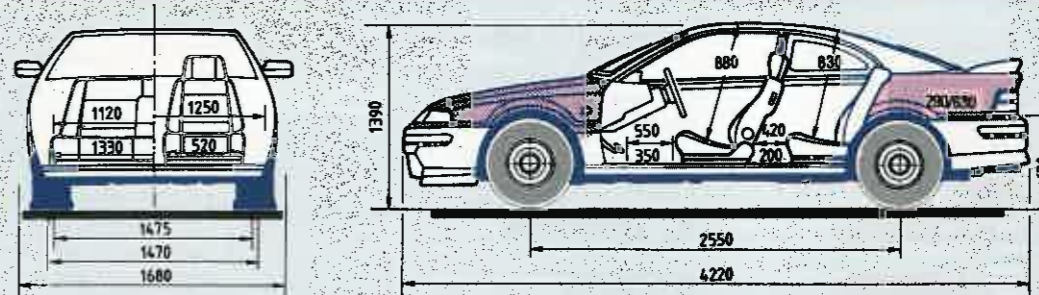


Prácticas bolsas para alojar cosas están situadas en las dos plazas posteriores.



El anclaje de los cinturones de seguridad de la parte trasera va escamoteado.

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.994 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,5 mm. Carrera: 89 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 138 CV(102 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 18,3 mkg (126 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,3 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 262 mm). Traseros: Discos (ø 239 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con barra de torsión y barra estabilizadora. Trasera: Eje portante con brazos longitudinales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/55 R 15V. Llantas de aleación de 5J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.580 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	202,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,7
1.000 m salida parada	30,5
De 0 a 100 km/h	9,6
Recorriendo (metros)	159,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,6
recorriendo (metros)	267,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,3
recorriendo (metros)	347,4

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	9,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,9
En conducción rápida	12,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,7
A 140 km/h de cruceo	10,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	589

FRENOS

A 60 Km/h: 18,7 m. A 100 Km/h: 53,4 m. A 120 Km/h: 79,8 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 49,4 dB. A 60 Km/h: 65,0 dB. A 90 Km/h: 68,2 dB. A 120 Km/h: 71,0 dB. A 140 Km/h: A Tope: 79,8 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●	●	●
Manómetro de aceite	●	●	●
Termómetro de agua	●	●	●
Indicador de carga batería	●	●	●
Ordenador de abordo	●	●	●
Cierre centralizado	●	●	●
Mando a dist. apert. puertas	●	●	●
Elevalunas eléctricos del.	●	●	●
Elevalunas electricos tras.	●	●	●
Retrovisores reg. a distancia	●	●	●
Volante regulable	●	●	●
Asiento regulable en altura	●	●	●
Asiento post. partido	●	●	●
Apertu. maletero desde el int.	●	●	●
Aire acondicionado	●	●	●
Climatizador automático	●	●	●
Salida de aire plazas post.	●	●	●
Techo solar	●	●	●
Llantas de aleación	●	●	●
Lavafaros	●	●	●
Limpia luneta post.	●	●	●
Faros antiniebla	●	●	●
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●	●	●
Airbag acompañante	●	●	●
Pretensor cinturones	●	●	●
Asiento para niños	●	●	●
Reposacabezas traseros	●	●	●

OPCIONES:

Aire acondicionado: 207.000 ptas. Pintura metalizada: 31.500 ptas. Tapicería de piel: 74.624 ptas. Airbag: 65.000 ptas. ABS: 215.000 ptas.



FRENTE A SUS RIVALES

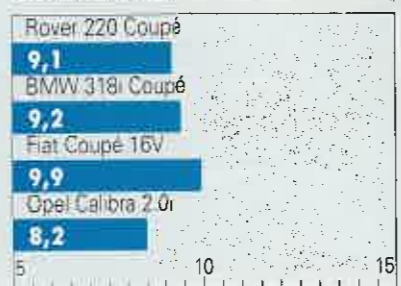
PRECIO (En pesetas)



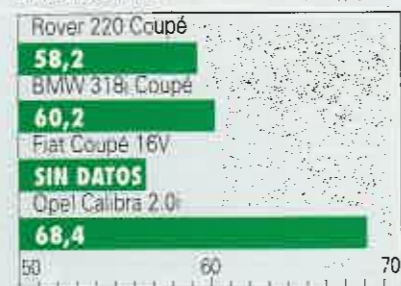
ACELERACION (De cero a 100 Km/h, en segs)



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)



FRENOS (A 120 Km/h, en metros)



CONCLUSION

Mucho menos potente que su antecesor turboalimentado, encuentra pocos, y tampoco muy directos, rivales. La razón principal no es otra que el precio puesto que es el único que no supera la barrera de los 3 millones de pesetas. El BMW 318i S Coupé le supera en tamaño y sobre todo en precio. Menos equipado y con prestaciones muy cercanas, entran sin embargo en la misma filosofía de plantearse el automóvil. El más nuevo en este segmento es el reciente Fiat Coupé, un modelo que apuesta principalmente por el diseño. El Calibra es uno de los coupé más vendidos en España, la versión dos litros tiene un precio mucho más elevado.

COMPRADOR

ROVER. Importador: Rover España S.A. c/ Mar Mediterráneo, 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 951 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 721.000 ptas. **Plazos:** 48 de 61.863 ptas. **Precio final aplazado:** 3.690.408 ptas.

COSTE POR KM.

Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 32,78 ptas/km. **Coste financiero:** 47,56 ptas/km. **Coste por km. Total:** 80,35 ptas/km.

SEGURO

Responsabilidad civil obligatorio: 50.880 ptas/año.

Seguro Gran Todo Riesgo: 247.823 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



La facilidad de conducción del Rover 220 LTI Coupé se hace ejemplar, consiguiendo un excelente equilibrio entre confort de suspensión y estabilidad en las curvas.

la capota desmontable al estilo targa, producen silbidos muy perceptibles desde el interior.

Ya se ha apuntado anteriormente que las pretensiones deportivas no llegan más allá de lo marcado por los nerviosos GTI. Y es que este Rover se decanta por un estilo más señorial y confortable, sin perder la compostura por veleidades juveniles. De suspensiones blandas y confortables, su comportamiento es el ideal para disfrutar de una conducción suave y relajada, sin sobresaltos y disfrutando de las posibilidades que ofrece esta carrocería coupé y descapotable. Con un peso ya considerable, el 220 LTI Coupé no gus-



Con sus casi 140 caballos, el motor es muy elástico.



La visibilidad tres cuartos trasera de esta atractiva carrocería coupé no es buena y es obligado tener que recurrir a los retrovisores exteriores para ciertas maniobras.

ta de tratos excesivamente bruscos y los frenos tampoco agradecen un uso intensivo.

Sentados al volante del 220 LTI Coupé, se consigue fácilmente una postura perfecta gracias a los ajustes del asiento y del volante. Los remates en madera y el esmerado acabado general hacen resaltar un panel de instrumentación algo sencillo para un coche tan llamativo. La particular carrocería coupé ha restado bastante visibilidad posterior, por lo que hay que recurrir en mayor medida a los retrovisores laterales.

Detrás, las dos plazas rinden su sacrificio a este tipo de carrocería y se hacen justas para dos adultos. Los asientos delanteros están bien diseñados en cuanto a sujeción lateral y mullido, siendo muy adecuados en viajes largos.

Si se quiere descapotar el habitáculo, la operación resulta sumamente sencilla y en pocos segundos se extraen los dos paneles que hallan alojamiento en una funda prevista en el maletero para evitar que se rayen. Aquí destaca la poca accesibilidad del maletero, con capó en lugar de portón, y en el que queda bastante reducido el espacio de carga posible.

Evitando acudir a las opciones previstas, cosa difícil pues el aire acondicionado es algo ineludible en este tipo de automóvil, el precio resulta más que atractivo al tratarse de un coche tan personal. Todo automovilista ha deseado poseer alguna vez un coupé, vedado en la mayoría de los casos al inalcanzable coto de los cars deportivos. El 220 LTI Coupé pone a tiro de presupuestos menos elevados un bello coche, con los necesarios elementos de distinción y con una mecánica y unos costes de mantenimiento iguales a los de cualquier berlina media.

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



De Tomaso,
GUARA

CONducir en carretera un automóvil que es capaz de igualar la sensación de libertad de una motocicleta, con las características técnicas de un prototipo, es hoy relativamente fácil. Basta encargarse el nuevo De Tomaso Guara, la última creación del genial constructor con sede en Modena.

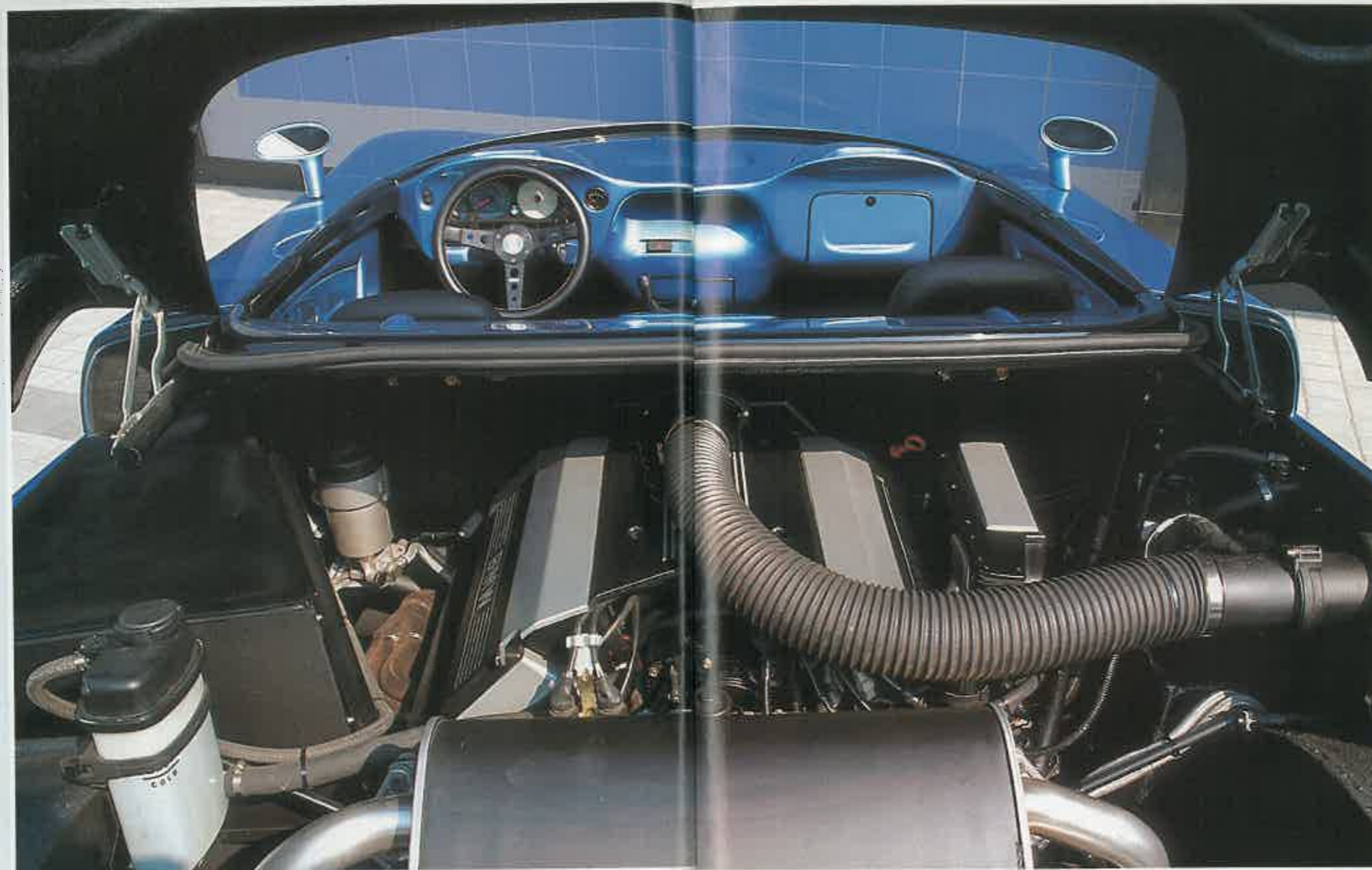
ESENCIA DE VELOCIDAD

EL Guará es la última creación engendrada en Emilia, la tierra donde se encuentra el constructor de coches deportivos más imaginativo del mundo. A dos pasos de la salida de Módena norte en la autopista se encuentra la sede de De Tomaso, compañía fundada en 1960 por Alejandro y que hoy continúa su hijo Santiago, que ha terminado además el proyecto del Guará, iniciado por su padre. Se trata de una barqueta exclusiva, un *roadster* de dos plazas, sin más, de elevadísimas prestaciones que se caracteriza también porque no lleva ninguna protección contra el viento, ni siquiera un parabrisas de tamaño minúsculo. Sin embargo, para los que quieran un poco más de confort está previsto una versión coupé,



de utilización más versátil y que se presentará en el próximo Salón de Turín. Ya sea uno u otro, no es coche para ir a trabajar.

El objetivo de esta barqueta es proporcionar grandes sensaciones y gracias a su diseño y disposición mecánica es única. La arquitectura del chasis no tiene nada que envidiar al de un prototipo de competición, y presenta una estructura central, tipo *sandwich*, en aluminio con estructura de nido de abeja en la que va fijada la suspensión con triángulos superpuestos independientes tanto delante como detrás y una barra estabilizadora. Es posible regular la geometría de la suspensión y adaptarla al estilo de conducción del más



La protección contra el viento y lluvia es nula. No tiene ni un mínimo parabrisas.

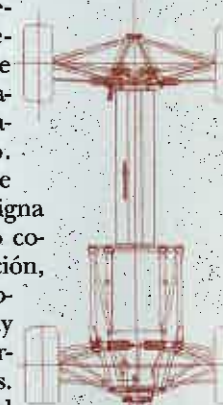


La parte posterior también impresiona. La anchura es superior a los dos metros.

De Tomaso,
GUARÁ

experto. Tanta sofisticación del chasis viene protegida por un «cascarón» de materiales compósitos, que en otros coches se llama carrocería, extremadamente ligero y de formas fascinantes.

La línea del Guará es una mezcla de deportividad y elegancia y destaca sobre todo la parte trasera, muy baja y ancha. El diseño es original y agresivo. En otras partes del coche las líneas están bien proporcionadas pero un frontal un poco más personal no le hubiera venido mal. El interior está en consonancia con la línea exterior del coche. Espartano y deportivo, presenta la original solución de un velocímetro y cuentarrevoluciones con dos colores: «no hay una razón especial, es simplemente un detalle que nos ha gustado», dice Santiago De Tomaso. La posición de conducción es digna de un verdadero coche de competición, puesto que el volante queda muy vertical y las piernas horizontales. Sin embargo, el asiento es cómodo y de fácil regulación, así que los conductores de distintas tallas encontrarán fácil acomodo.

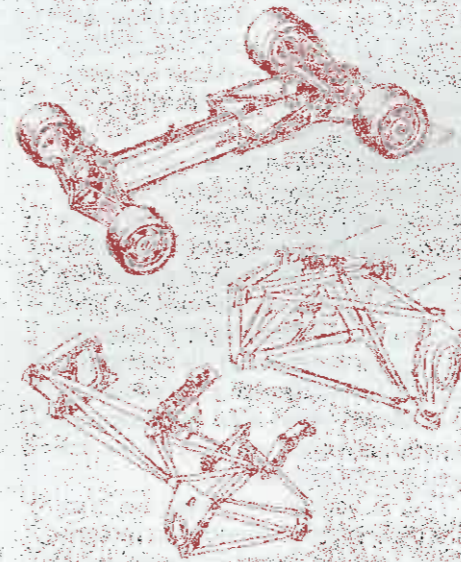


El uso de la cortísima palanca de cambios requiere un mínimo de adaptación, no porque sea difícil engranar las marchas sino por el recorrido tan corto lo que obliga a un movimiento del brazo muy preciso. Giramos la llave y a nuestras espaldas «rugen» los ocho cilindros en V de cuatro litros de origen BMW (el bloque del 740) que se hacen oír inmediatamente. Se trata de una unidad capaz de desarrollar 304 caballos a 5.500 vueltas con un par de 44 metros/kilo a 4.500 rpm., caracterizada por su notable elasticidad, lo que unido a unos desarrollos del ♦♦♦



De Tomaso, GUARÁ

cambio más bien largos (la caja de cambios es de seis velocidades) permiten conducir el Guará con suma facilidad y las reacciones al pisar el acelerador no son nada nerviosas. Es una suerte, porque el comportamiento del chasis y las suspensiones son muy similares a los de un coche de competición y resulta muy



técnico. El balanceo de la carrocería es mínimo y gira muy plano; no manifiesta una tendencia clara cuando nos acercamos al límite, así que se aconseja usarlo con conocimiento de causa, gozando la estupenda sensación de conducir una moto de cuatro ruedas, cabeza al viento y en estrecho contacto con el ambiente que te rodea. Si se conduce de modo brillante pero sin exagerar el Guará se muestra muy seguro, noble y tiene una excelente estabilidad en carretera. Pero para el que quiera sentir bajo el pie todo su potencial y deleitarse con la precisión de la dirección directa y sensible o llevar al límite el agarre de los neumáticos Michelin MXX3TL se aconseja el circuito, es decir, el ambiente natural de este animal tecnológico y sofisticado, con nombre de lobo argentino. ●

GIANCARLO PERINI



La conducción del De Tomaso Guará es como una motocicleta con cuatro ruedas.



El diseño de la parte trasera no es demasiado futurista, aunque sí muy moderno.



El cuentavueeltas y el velocímetro son de colores diferentes. Es cuestión de diseño.



ALFA ROMEO

La tarifa de precios de la marca italiana ha experimentado una subida que reflejamos ya en nuestra lista de precios. Mientras que la gama Alfa 33 queda reducida a sólo tres modelos, que han subido entre 31.000 y 64.000 pesetas, por los Alfa 155 hay que pagar ahora entre 65.000 y 141.000 pesetas más. También los modelos más grandes de la marca, los Alfa 164, han subido, entre 105.000 y 194.000 pesetas, mientras que el precio de los elementos opcionales sigue siendo el mismo.

Table listing Alfa Romeo models with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Includes models like 318i, 320i, 325i, etc.



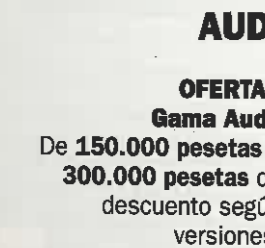
CADILLAC table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Models include DeVille, Eldorado, etc.

CHEVROLET table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Models include Blazer, Corvette, etc.

NOTA: El cambio automático en los Corvette se sirve sin sobrecosto.

CHRYSLER table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Models include Seratoga, Le Baron, etc.

CITROEN table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Model includes AX 3p 11 TE 4V.



AUDI

OFERTAS Gama Audi: De 150.000 pesetas a 300.000 pesetas de descuento según versiones.

Table listing Audi models with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag.



AUDI

La gama Audi ofrece ya en todos los concesionarios oficiales tres nuevos modelos de talante deportivo: los Audi Coupé con el motor 2.0i (115 CV) y con la mecánica 2.0i 16V (140 CV) y el nuevo Audi 80 2.0 E 16V Quattro Competition. De esta forma, los Audi Coupé se ofertan con un abanico de mecánicas más completo y, a los más elitistas, se les ofrece el Audi 80 Quattro Competition, un coche en edición limitada del que sólo llegarán a España 120 unidades. El modelo Competition se presenta como una versión especial destinada a ser homologada para el prestigioso Campeonato Alemán de Turismos y cuenta, en la versión de serie, con el motor de dos litros y 16V que desarrolla 140 caballos de potencia. Además de disponer del sistema de tracción total Quattro, el Competition se diferencia por sus amortiguadores rebajados y de tarado más duro, sus llantas específicas de 16 pulgadas y un alerón trasero. Además hace gala de un completo equipamiento que combina a la perfección el toque deportivo con el lujo más exquisito.

Table listing Audi models with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Includes models like AX 3p 11 First, AX 3p 11 New line, etc.



ROVER

La Serie 600 de Rover Introduce importantes mejoras en el equipamiento de sus modelos. A partir de ahora, todos los Rover 600 incorporan de serie el sistema antibloqueo de frenos ABS, el airbag para el conductor y el volante forrado en cuero. Además, el Rover 620i dispone de cuatro altavoces en lugar de dos, tiene los paragolpes en el mismo color de la carrocería e incorpora el cierre centralizado con mando a distancia. Los Rover 600 más potentes y lujosos, los 623i, también introducen ahora de serie el doble airbag. El airbag para el pasajero está disponible opcionalmente para toda la gama con un precio de 95.000 ptas.

OFERTAS

Serie 200 (excepto 214i, 214 Si 3p y Coupé): Hasta finales de junio, los Rover de la Serie 200 incorporan el aire acondicionado gratis. Serie 400: También la Serie 400 de Rover incorpora el aire acondicionado gratis. Serie 800: Durante este mes, Rover regala el impuesto de matriculación en todos sus modelos de la Serie 800, lo que supone un ahorro final de hasta 605.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Lists various Rover models and their specifications.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Lists Rolls Royce and Bentley models.

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

Small table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag.



SEAT

OFERTAS

Ahorro Seat: Si tiene un coche de más de 10 años, la Red de Concesionarios de Seat duplica la subvención del Gobierno y le ofrece un ahorro total de hasta 200.000 pesetas, como mínimo. Ibiza 1.05: 200.000 pesetas de descuento total al entregar su coche usado con diez años. Ibiza 1.4, Diesel y TD: Descuento de 100.000 pesetas. Ibiza 1.6, 1.8 y 2.0: Aire acondicionado gratis. Córdoba: 200.000 pesetas de descuento total al entregar su coche usado con diez años. Toledo: Hasta 175.000 pesetas de descuento.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Lists various SEAT models and their specifications.

SAAB

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Lists various SAAB models and their specifications.

SEAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Lists various SEAT Ibiza models and their specifications.

C.A.N.S.A. TEL: 7258621 7258622 C/AZCONA, 62 MADRID. EXCELENTES OPORTUNIDADES GARANTIA OFICIAL TOMAMOS COCHES Y MOTOS COMO PARTE DEL PAGO.

SEAT IBIZA 5 PUERTAS FIAT CINQUECENTO FIAT PUNTO 55 S SEAT CORDOBA 1.9 DIESEL ROVER 620 Si (30.000 KMS) VW GOLF GTI

M-PH 1.200.000 PTAS M-PG 825.000 PTAS M-PG 990.000 PTAS M-PH 1.600.000 PTAS (OPORTUNIDAD UNICA) M-PJ 2.375.000 PTAS



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:
Descuento de 77.000 pesetas.
Golf 60 CV:
157.000 pesetas de descuento.
Golf GTI y GTI 16V:
aire acondicionado gratis o 200.000 pesetas de descuento.
Vento:
Descuento de 139.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Golf 1.9 GL TD 3p	2.392.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.9 GL TDI 3p	2.628.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.4 CL 5p	1.837.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	46.000	-	-	88.000	-	-	119.000
Golf 1.6 CL 75 5p	1.988.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	46.000	-	-	59.000	-	-	119.000
Golf 1.8 CL 75 5p	2.167.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.8 GL 90 5p	2.293.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.510.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 2.0 GTI 5p	2.721.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Golf GTI 16V 5p	3.164.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Golf 2.8 VR6 5p	3.940.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 5p	2.064.000	1.896	64	156	12,8	6,0	402,0	-	46.000	-	-	59.000	-	-	119.000
Golf 1.9 GL TD 5p	2.510.000	1.896	75	165	15,5	6,0	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf 1.9 GL TDI 5p	2.746.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf Cabrio 1.8i Base	2.715.000	1.781	75	160	15,5	8,1	402,0	190.000	46.000	165.000	56.000	Serie	190.000	-	119.000
Golf Cabrio 1.8i Avanc.	3.175.000	1.781	90	172	13,1	8,4	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Golf Cabrio 2.0i Avanc.	3.515.000	1.984	115	190	14,2	8,9	402,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Golf 1.8 CL Variant	2.180.000	1.781	75	165	14,9	8,1	434,0	220.000	49.000	(1) 64.000	Serie	206.000	108.000	128.000	128.000
Golf 1.8 GL Variant	2.479.000	1.781	90	177	12,8	8,4	434,0	220.000	49.000	(1) Serie	Serie	206.000	108.000	128.000	128.000
Golf 1.9 CL D Variant	2.523.000	1.896	64	154	18,6	6,1	434,0	-	49.000	(1) 64.000	Serie	206.000	108.000	128.000	128.000
Golf 1.9 CL TD Variant	2.583.000	1.896	75	163	15,9	6,6	434,0	-	49.000	(1) 64.000	Serie	206.000	108.000	128.000	128.000
Golf 1.9 GL TD Variant	2.748.000	1.896	75	163	15,9	6,6	434,0	-	49.000	(1) Serie	Serie	206.000	108.000	128.000	128.000
Vento 1.6 CL	1.989.000	1.598	75	168	14,4	8,2	438,0	-	46.000	Serie	59.000	Serie	-	-	119.000
Vento 1.8 CL	1.225.000	1.781	90	180	12,5	8,2	438,0	190.000	46.000	Serie	59.000	Serie	-	-	119.000
Vento 1.8 GL	2.377.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Vento 1.8 GL Aut.	2.518.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Vento 2.0 GL	2.487.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Vento 2.0 GT	2.971.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Vento 2.8 VR6	3.958.000	2.792	174	225	7,8	10,6	438,0	Serie	46.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vento 1.9 CL D	1.225.000	1.896	64	155	18,6	6,3	438,0	-	46.000	Serie	59.000	Serie	-	-	119.000
Vento 1.9 GL TD	2.548.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	190.000	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Vento 1.9 GL TDI	2.779.000	1.896	90	180	14,0	5,3	438,0	-	46.000	Serie	Serie	Serie	190.000	-	119.000
Corrado 1.6 V	4.023.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	73.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Corrado VR6	4.829.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	73.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	119.000
Passat 1.8i CL	2.575.000	1.784	90	178	14,4	8,7	460,5	190.000	47.000	Serie	Serie	Serie	195.000	-	119.000
Passat 2.0i CL	2.820.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	190.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	181.000
Passat 2.0i GL	3.150.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	181.000
Passat 2.0i GL Aut.	3.375.000	1.984	115	192	12,9	9,9	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	181.000
Passat 2.0i 16V GT	3.630.000	1.984	150	213	9,7	-	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat VR6 GL	3.870.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat VR6 Exclusiv	4.220.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat 1.8 TD GL	2.850.000	1.896	75	165	18,0	6,8	460,5	190.000	47.000	Serie	Serie	Serie	195.000	-	Serie
Passat 1.8 TDI CL	2.800.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	195.000	-	Serie
Passat 1.8 TDI GL	3.035.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	195.000	-	Serie
Passat Variant 2.0i GL	3.460.000	1.984	115	190	12,0	9,1	460,5	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie

NOTA: La opción del Airbag en los Volkswagen es para conductor y acompañante. Opción (1): Elevalunas eléctricos en las cuatro ventanas. 178.000 ptas.



VOLVO

OFERTAS Serie 400:
Ahora, gracias a la financiación especial conseguida a través de Volvo Financiación de Barclays Bank, se puede acceder a un Volvo de la Serie 400 desde 36.680 pesetas al mes con una entrada de 770.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
440 1.6i Edición Limit.	2.200.000	1.598	83	172	12,7	8,3	431,0	-	-	Serie	Serie	Serie	160.000	-	120.000
440 GLE 1.8i	2.675.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) 120.000	-
440 GLE 2.0i	2.910.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) 120.000	-
440 GLT	3.160.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
440 GLT Aut.	3.325.000	1.998	110	185	11,6	9,2	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
440 Turbo	3.325.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
460 1.6i Edición Limit.	2.200.000	1.598	83	172	12,7	8,3	440,5	-	-	Serie	Serie	Serie	160.000	-	120.000
460 GLE 1.8i	2.675.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) 120.000	-
460 GLE 2.0i	2.910.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) 120.000	-
460 GLT	3.160.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
460 GLT Aut.	3.325.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
460 Turbo	3.325.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
480 S	3.395.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
480 Turbo	3.595.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
850 GLE	4.090.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT	4.595.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.760.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS	5.370.000	2.319	225	240	7,4	8,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS Aut.	5.535.000	2.319	225	230	7,7	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE S. Wagon	4.250.000	2.435	140	200	10,5	10,5	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT S. Wagon	4.755.000	2.435	170	211	9,5	10,4	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT S. Wagon Aut.	4.920.000	2.435	170	205	10,4	10,8	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS S. Wagon	5.530.000	2.319	225	240	7,6	8,6	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 TS S. Wagon Aut.	5.695.000	2.319	225	230	7,7	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 2.3i	3.590.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 2.3i Aut.	3.700.000	2.316	130												



Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include various car models like Terra SW 1.9 D, Terra SW 1.9 TD SX, Regata Mare, etc.

FORD

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Fiesta 1.1 4V 3p, Fiesta 1.1 5V 3/5p, Fiesta GLX Pac, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Sierra TD 4/5p, Mondeo CLX 1.8i 4p, Mondeo CLX 1.8i 5p, etc.

HONDA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Prelude 2.3i 16V, Civic CRX 1.6i 16V, Civic LS 1.5i 16V, etc.

HYUNDAI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Pony 1.3 LS 3p, Pony 1.3 GS 3p, Pony 1.3 LS 4p, etc.

INNOCENTI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 950 SL, 950 Turbo, 950 DSE, etc.

JAGUAR

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

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include X6 3.6, X6 4.0, Sovereign 3.2 Aut., etc.

LANCIA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Y 10 Flia, Y 10 Fire, Y 10 Fire LX IE, etc.

MASERATI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 425/C, Biturbo 2500 ST, Spyder 2.8, etc.

MAZDA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 323 4WD, 323 GT, 323 F, etc.

NISSAN

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Bluebird SLX 2.0, Bluebird SLX 2.0 D, Bluebird GT 1.5 T, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 190 E 2.0, 190 E 2.3, 190 E 2.6, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Corsa 1.0, Corsa Joy 1.2 3p, Corsa GLX Swing 1.2 3p, etc.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Galant 2.0 V6 24V 4p, Galant 2.0 V6 24V 5p, Galant 2.0 GL Si 4p, etc.

NISSAN

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Bluebird SLX 2.0, Bluebird SLX 2.0 D, Bluebird GT 1.5 T, etc.

MERCEDES

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 190 E 1.8, 190 E 2.0, 190 E 2.3, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Mikra 1.3S 3p, Sunny GTI 16V, Sunny SXi, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Corsa 1.0, Corsa Joy 1.2 3p, Corsa GLX Swing 1.2 3p, etc.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Galant 2.0 V6 24V 4p, Galant 2.0 V6 24V 5p, Galant 2.0 GL Si 4p, etc.

NISSAN

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Bluebird SLX 2.0, Bluebird SLX 2.0 D, Bluebird GT 1.5 T, etc.

MERCEDES

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 190 E 1.8, 190 E 2.0, 190 E 2.3, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Kadett 1.7 D 4p, Kadett 1.5 TD 5p, Kadett 1.7 D 5p, etc.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 106 XN 4V, 106 XR 1.1, 106 XR 1.4, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Coupé, 944 S, 944 S2, etc.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 106 XN 4V, 106 XR 1.1, 106 XR 1.4, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Coupé, 944 S, 944 S2, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 106 XN 4V, 106 XR 1.1, 106 XR 1.4, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Coupé, 944 S, 944 S2, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include R4 TL/GTL, Supercinco C/Fire/Oasis 3p, Supercinco Fire 1.4 3p, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include R4 TL/GTL, Supercinco C/Fire/Oasis 3p, Supercinco Fire 1.4 3p, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Coupé, 944 S, 944 S2, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Turbo (220), 944 Turbo Coup. (250), 944 S2/Turbo Cabriolet, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include R4 TL/GTL, Supercinco C/Fire/Oasis 3p, Supercinco Fire 1.4 3p, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include R4 TL/GTL, Supercinco C/Fire/Oasis 3p, Supercinco Fire 1.4 3p, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Coupé, 944 S, 944 S2, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include R4 TL/GTL, Supercinco C/Fire/Oasis 3p, Supercinco Fire 1.4 3p, etc.

PRECIOS



MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Drive 1.4 3p	1650				
R-19 S1.8 3p	1190				
R-19 RS1.8 3p	1370				
R-19 1.6V 3p	1630				
R-19 S1.9 DT 3p	1400				
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110				
R-19 RN 1.4 4/5p	1220				
R-19 S1.8 4/5p	1240				
R-19 RT 1.8 4/5p	1360				
R-19 RT 1.8i 4/5p	1490				
R-19 RT 1.8i 4/5p	1510				
R-19 1.6V 4/5p	1690				
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1100				
R-19 RL/Bev 1.4 4/5p	1300				
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1390				
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440				
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1520				
R-19 Cabrio 1.8	1900				
R-19 Cabrio 1.6V	2120				
R-19 1.6V 4/5p	1900				
R21 TS	1500	1620	320	820	700
R21 GTS	1840	1140	350	920	780
R21 TXE	1700	1440	1330	1160	990
R21 GTX	1430	1220	1150	980	840
R21 TXi	1540	1370	1310	1260	—
R21 GTI	1720	1490	1330	—	—
R21 2.1 Turbo	2420	2110	1920	1720	1380
R21 GTD	1410	1390	1290	960	820
R21 Turbo D	1930	1590	1270	1090	930
R21 Turbo DX	1710	1590	1310	1170	1000
R21 Nevada GTS	1440	1230	1110	900	840
R21 Nevada TXE	1760	1490	1380	1200	1030
R21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1350	1190	960
R21 Nevada GTD	1510	1290	1170	1020	880
R21 Nevada Turbo D	1890	1540	1390	1240	1080
R21 Nevada Turbo DX	1590	1420	1240	1110	—
R25 TX	—	—	1100	980	—
R25 TXi	—	1600	1350	1100	—
R25 V6i	—	1990	1670	1240	1340
R25 V6i Baccara	—	2310	1970	1770	1530
R25 V6 Turbo	—	2780	2390	2220	1900
R25 V6 Turbo Baccara	—	2900	2450	2220	1970
R25 Turbo D	—	3400	2930	2610	2320
R25 GTX	—	1790	1510	1300	1220
R25 TXE	—	1800	1520	1270	1410
R25 TXE Quadra	—	2100	1820	1570	1410
R25 Turbo D	—	2250	1970	1700	1520
R25 TXE V6	—	2390	2130	1870	—
R25 TXE V6i	—	2750	2390	2110	—
R25 TXE V6i Baccara	—	3180	2820	2490	—
R25 TXE V6i Turbo	—	3250	2890	2520	—
R25 TXE V6i Turbo Baccara	—	3500	3140	2750	—

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	520	—	—
114 S/S	790	680	580	—	—
114 S/Si	860	750	650	—	—
114 S/Si Sp	890	780	680	—	—
114 GS Sp	910	770	700	—	—
114 GTi	900	840	760	—	—
214 Si	1080	910	820	—	—
214 GS	1140	940	850	770	—
216 S	1290	1080	990	890	—
216 Sprint	—	—	—	470	420
216 SE/EFI	—	—	—	500	450
216 Vitesse	—	—	—	530	420
216 GSi	—	—	—	580	580
216 GTi Sp	1470	1250	1140	—	—
220 GTi Sp	1590	1370	—	—	—
424 GSi	1930	1610	—	—	—
418 GSi	1250	1030	900	—	—
418 GTi	1370	1150	1050	—	—
420 GTi	1400	1180	1080	—	—
820 Si	1520	1300	—	—	—
820 Si Nuevo	—	1320	1220	1050	890
827 Sterling Vitesse	2330	1920	—	—	—
Metro 1.3	3000	2540	—	—	—
Metro NG	—	—	340	290	—
70 / Motor 16	—	—	420	340	—

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p	—	—	390	320	—
Meastro 2.0 EFI	—	700	590	500	420
Montego 1.6 SL	—	620	560	500	440
Montego GSI 2.0	—	700	610	570	500
Montego GTI 2.0	—	740	660	590	500
Montego State 2.0 GTI	—	770	700	620	550
Montego DSL Turbo	—	770	660	590	500
Montego LXi 2.0	1060	900	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1090	950
900 1.6V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 1.6V	—	—	—	1070	920
900i 1.6V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1790
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2680	2030	1710
9000i 1.6V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000 CDI 1.6V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2220	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2500	—
9000 CD T. 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1860

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	430	340	290	240	200
Marbella XL, GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Dsc. St. y Spc. 0.9	590	530	440	410	370
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	370
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	580	520	440	390	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	400
Ibiza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	450
Ibiza SXI 1.5 3p	790	710	590	490	430
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	640	580	490	440	390
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Ibiza GLX 1.2 5p	720	650	560	500	450
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	660	590	500	440	400
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	590	530	480
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	470	410
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	520	470	410	370	330
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	440
Malaga L, GL Touring 1.2	—	520	460	410	370
Malaga GLX 1.2	—	550	490	440	400
Malaga L, GL y Biv y Tour 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	490	450
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	570	530
Malaga LD y Touring D	—	620	560	510	470
Malaga GLD y GLD	—	660	590	540	500
Toledo 1.6 CL	1080	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1000	910	—	—
Toledo 1.8 GL	1210	1030	940	—	—
Toledo 1.8 GLX	1320	1120	1010	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GL	1410	1200	1090	—	—
Toledo 2.0 GLX	1450	1240	1110	—	—
Toledo 2.0 GT	1600	1380	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 1.8V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1350	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1700	1450	1310	—	—
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	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
130 GL	—	300	280	230	210
136 Favorit	—	400	360	320	280
136 Rapid	—	390	350	310	280
Favorit GLX	680	—	—	—	—
Favorit S Line	710	—	—	—	—
Favorit B Line	730	—	—	—	—
Forman GLX	790	—	—	—	—
Forman S Line	780	—	—	—	—

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 4WD	2390	2000	1780	—	—
Legacy GL 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GL 2.2 SW 4WD	1960	1630	1450	—	—
Subaru SVX 3.0 24V	3640	3020	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Swift 1.0 GL	670	—	—	—	—
Swift 1.3 GL	780	650	580	520	450
Swift 1.3 GS	830	—	—	—	—
Swift GL 1.6i	1030	870	790	700	600
Swift Cabrio 1.6 GLX	1020	860	780	690	590
Swift Cabrio 1.6 GLX 4x4	—	1000	900	810	720
Swift Cabrio 1.3	1320	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Corolla 1.6	—	1420	1140	1030	—
Corolla 2.0 GT	—	1620	1310	1170	—
Mirza	—	—	2240	1900	1270
Supra 3000	—	—	2340	1990	1790
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Turbo	3370	2890	2680	—	—
Supra Turbo	—	—	1140	970	880
Camry	—	1190	1070	—	—
Corolla 1.6	2330	1980	1790	—	—
Corolla 2.0 GL	2750	—	—	—	—
Corolla Turbo 1.8	1610	—	—	—	—
Corolla GL 2.0	1800	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Beetle 1.0	500	450	340	280	—
Beetle 1.6	540	480	360	290	—
Beetle 1.8	590	530	400	310	—
Beetle Classic 1.3	530	490	360	280	—
Beetle Classic 1.5	610	550	410	310	—
Beetle Classic 1.6	560	500	440	370	—
Beetle Classic Cabrio	610	510	460	410	—
Beetle Cabrio	630	580	440	410	—
Beetle Cabrio Cabrio	710	600	550	490	420
Beetle Cabrio Cabrio	760	650	590	530	450
Beetle Cabrio Cabrio	850	720	650	590	500
Beetle Cabrio Cabrio	960	810	740	660	560
Beetle Cabrio Cabrio	1120	950	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1090	920	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1280	1090	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1370	1170	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1460	1250	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1600	1370	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1740	1490	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	2570	2200	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1330	1140	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1600	1370	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1570	1300	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1150	970	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1340	1150	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1450	1240	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1540	1320	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1680	1440	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	1820	1560	—	—	—
Beetle Cabrio Cabrio	2640	2260	—	—	—

COMPRAR Y VENDER



Se vende
Citroën 11 ligero.
Ideal coleccionistas. Perfecto estado.
Tel: 407 27 00 ANGEL

¡BENEFICIESE!

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

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

ESCARABAJO

Descapotable motor inyección, A/A, modelo único perfecto estado Castelló 98 garaje.

ESCARABAJO modelo descapotable original Karman, impecable, último año de fabricación, un solo dueño 1.600.000 Ptas. Castelló 98 garaje.

AHORRE Combustible, de un 10 % a un 20 % según modelo y antigüedad. 21.275

IVA incluido en pedidos. Tel: (91) 666 73 70.

LANCIA Thema 2000 i E 16V matricula M-8969-KN año 1989 perfecto estado. 1.200.000 Ptas. Tel: (91) 726 08 00.

AUDI Quattro deportivo, 200 caballos, tracción integral permanente, aire acondicionado, alarma, teléfono, llantas OZ y todos los extras 90.000 kilómetros. Estado impecable, todo tipo de repuestos precio increíble (impresionante ocasión). Teléfonos: (941) 21 03 62 (Oficina), (941) 46 01 15 (Festivos), (941) 24 03 22 (Laborables noches).

JAGUAR XJ6 Sovereign 1988. 75.000 kms. Full equipé 1.995.000 Ptas. Tel móvil: 908 95 16 90.

JAGUAR XJ6 Sovereign 1990, pocos kms. Todos los extras 2.995.000 Ptas. Teléfono móvil: 908 95 16 90.

BMW 850 CIA 1.992. 40.000 kilómetros, todos los extras posibles, perfecto estado 6.950.000 Ptas. Teléfono móvi: 908 95 16 90.

BMW 324 TD todos los extras, a matricular Tel: 534 72 54-553 95 63.

PORSCHE 944 Turbo 1987, ABS, motor nuevo, excelente estado. Particular. Tel: 448 05 57 oficina.

OPEL Vectra GT 2.0i 5 Puertas, 65.000 Kms. Z-AM (3 años) muchos extras, impecable. Tel: (976) 33 43 89.

IMPORJAPAN Ven- de Porsche 944 turbo. Ocasión, versión europea, 80.000 Kms, color rojo, matriculado en España. 3.000.000 Ptas. Full-Equipé Tel: (974) 42 80 11.

IMPORJAPAN Ven- de Nissan Maxima V6 3.0i versión americana. Pocos Kms, seminuevo, color champán a matricular Full equipé. 2.700.000 Ptas. Tel: (974) 42 80 11.

IMPORJAPAN Ven- de Mazda MX6 turbo versión americana

BMW 325 CABRIOLET

Automático, ABS, cuero, A/A, compact-disc todos los extras M-LX 2.500.000 Ptas. Tel: (91) 555 89 97 555 86 47

pocos Kms. Color gris metal a matricular. Full equipé, seminuevo 2.500.000 Ptas. Tel: (974) 42 80 11.

IMPORJAPAN Ven- de Lincoln presidencial color negro, capota cuero negra, V8. Full equipé americana a matricular, año 92. Nuevo prácticamente, 30.000Kms Tel: (974) 42 80 11.

IMPORJAPAN Ven- de Chrysler Lebaron convertible versión americana, automático, Full equipé, pocos Kms, color rojo y negro, capota. A matricular seminuevo. 2.500.000 Ptas. Tel: (974) 42 80 11.

ESCARABAJO Descapotable motor inyección, A/A, modelo único perfecto estado Castelló 98 garaje.

ESCARABAJO modelo descapotable original Karman, impecable, último año de fabricación, un solo dueño 1.600.000 Ptas. Castelló 98 garaje.

AHORRE Combustible, de un 10 % a un 20 % según modelo y antigüedad. 21.275 IVA incluido en pedidos. Tel: (91) 666 73 70.

COMPRAR Y VENDER

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo nuevo japonés con gran atención a los deportivos y todoterreno. 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 matriculados para poder circular con ellos incluso por ciudad y carretera. Su terreno ideal es el campo, la playa, montaña o las pistas de tierra donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Para circular por vías públicas sólo se necesita el carné de coche. **POLARIS** es la única marca homologada en España. Descúbranos en **VAROSA MOTORS**. **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, adaptado-

res de encender, etc. A su disposición en Varosa Motors. **MITSUBISHI MONTERO.** Modelos 94, corto, largo, gasolina y turbodiesel (novedad 125 CV). El mejor todoterreno del mundo en entrega inmediata. Descubra sus garantías 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. **MITSUBISHI 3000.** Conozca el más impresio-

nante deportivo del momento: Hasta 320 CV, 6 velocidades, tracción y dirección a las cuatro ruedas, suspensiones electrónicas, aerodinámica móvil etc. Los más avanzados **Sistemas de Seguridad:** Antipatinamientos, ABS, doble airbag. **Lujo:** Cuero, asientos eléctricos, climatizador, Hi-Fi y compact-Disc, también con motor de 222 CV. Disfrute de la seguridad en **VAROSA MOTORS.**

MITSUBISHI ECLIPSE. Rabioso, agresivo, actual. Así es el nuevo Eclipse. Con motores de 150 y 200CV con tracción delantera o 4X4, frenos ABS y más. Un completo interior con aire acondicionado elevallas, cierre y espejos de funcionamiento automático. Como los cinturones que el propio coche te coloca, control de crucero, equipos de sonido con seis altavoces y posibilidad de ecualizadores, compact-disc etc. En **VAROSA MOTORS** encontrará el Mitsubishi Eclipse a su medida con un precio sin igual entre sus competidores.



VAROSA



VAROSA



VAROSA



VAROSA

Vehículos en Stock. Entrega inmediata. Concesionario oficial Polaris. Quads y Motos agua



Mitsubishi 3000 222, 305, 320 CV, 6 Velocidades

VAROSA MOTORS
VENDE MITSUBISHI MONTERO CORTO GLS TURBO DIESEL PROCEDENTE DE GERENCIA



Mitsubishi Montero. Novedad Turbodiesel 125CV

¡ANUNCIESE HOY!

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 10 000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41
Madrid-28037

CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



COMPRAR Y VENDER



YAMOVIL Ford Mondeo Ghia, año 94, color gris metalizado, full equipo, 6 meses garantía. 2.780.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Toyota Celica 2.2, año 94, color rojo, full equipo, 6 meses garantía. 2.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Clio 16V, año 92, color rojo, techo, garantía 6 meses. Tel: 565 20 00

YAMOVIL Opel Omega, año 93, color granate metalizado, techo, garantía 6 meses. 1.950.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Volkswagen Golf GTI, año 93, color granate, full equipo, garantía 6 meses. 1.950.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Astra GSI, año 92, gris metalizado, ABS, garantía 6 m. 1.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Volkswagen Golf G-60, año 91, color blanco, garantía 6 meses, full equipo. 1.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Clio Baccara, año 92, color blanco, garantía 6 meses, full equipo. 1.550.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Clio 16V, año 92, color rojo, techo, garantía 6 meses. Tel: 565 20 00

YAMOVIL Calibra 16V año 93 color blanco, Full equipo, garantía 6 meses. 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 600 SE, como nuevo, año 93, color verde metalizado, garantía 6 meses. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Senator FE, 900 Kms, color azul metalizado, blindado todo equipo, garantía 6 meses. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Peugeot 605 SRI, color granate, año 92, blindado con todo equipo, garantía 6 meses. 2.250.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Peugeot 605 SVDT año 92, color verde metalizado, blindado con todo equipo, garantía 6 meses. 2.950.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Seat Toledo GLX, año 93, color azul metalizado, garantía 6 meses. 1.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Peugeot 605 SRI, color granate, año 92, blindado con todo equipo, garantía 6 meses. 2.250.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Fiat Croma, año 92, color azul metalizado, garantía 6 meses, blindado con todo equipo. 1.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Cosworth RS Turbo, año 94, color gris grafito, Full equipo, garantía 6 meses. 3.450.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Sierra XR4i, año 92, color gris metalizado, Full equipo, garantía 6 meses. 1.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Vectra GT, año 93, Granate metalizado, Full equipo, garantía 6 meses. 2.150.000 pesetas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Jaguar Sovereing 3.2, año 91, garantía 6 meses, color granate metalizado, Full equipo. 3.900.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Nissan Patrol, color blanco, garantía 6 meses, aire acondicionado, 2.450.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Audi 90 2.2, año 91, color blanco, aire acondicionado, garantía 6 meses. 1.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 525i 24V, año 92, color azul metalizado, Full equipo, garantía 6 meses. 3.500.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault 25 TX, año 91, color granate metalizado, Full equipo, garantía 6 meses. 1.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Safrane 2.2i, año 93, color granate metalizado, Full equipo, garantía 6 meses. 2.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 730i, color grafito, full-equipo, garantía 6 meses. 3.900.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 850 Ci, año 93 color gri metalizado Full equipo, garantía 6 meses. 8.700.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroën ZX Volcane, año 92 color blanco, garantía 6 meses. 1.380.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

EMPRESA

Ubicada en Valladolid con experiencia en la venta de Automóviles. Se ofrece para la venta de flotas, importados. Dedicación exclusiva.

Tel: (983) 226579.

YAMOVIL For Escort 1.6 EFI cabrio, año 93, color blanco, con capota eléctrica, garantía 6 meses. 1.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault 21 Nevada, 7 plazas, año 94, color blanco, climatizado, garantía 6 meses. 2.470.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Orion 18D, año 91, color blanco, aire acondicionado, garantía 6 meses. 1.250.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Scorpio 2.0, año 92, verde metalizado, Full equipo, garantía 6 meses. 2.150.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Lancia Dedra 1.8 iE, año 93, color azul, Full equipo, garantía 6 meses. 1.775.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Peugeot 605 SVDT, año 92, color verde metalizado, blindado con todo equipo, garantía 6 meses. 2.950.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Safrane 2.2i, año 93, color granate metalizado, Full equipo, garantía 6 meses. 2.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

AUTOMÓVILES GRAL. ORAA, 63

TEL: 562 06 02-FAX: 562 06 94

MADRID



Aprovechese de nuestra experiencia de más de 10 años importando vehículos de las más prestigiosas marcas al por mayor, aplicada ahora a los compradores particulares.



Mercedes Clase S



BMW 325 Cabrio



Honda Civic



Jeep Grand Cherokee

JAGUAR Sovereing motor 3.6, año 88, faro cuadrado, precio interesante Tel:561 52 67.

BMW 520 i-24V año 91, negro metalizado, a matricular, pocos Kms. 2.950.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

BMW 525. Año 90, a matricular, estado impecable, muy equipado 2.800.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

BMW 525 TDS año 92, plomo metalizado, techo, aire, airbag, computadora tempomat, 27.000 Kms. Tel: 561 52 67.

BMW 730i Cambio automático, cuero, 65.000 kilómetros. 2.100.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

CHEROKEE Limited 4.0 año 91, azul marino, Full equipo a matricular, 2.350.000 Ptas Tel: 561 52 67.

TOYOTA MR2 Turbo 200 CV, 38.000 Kms. techo targa, airbag, clima, equipo de sonido, abs, perfecto estado, 2.350.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MAZDA Año 93, color negro, 7.000 millas, como nuevo, a matricular. Tel: 561 52 67.

VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable varios modelos y precios desde 650.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 260 E Año 92, doble airbag, techo, 4 elevallas, calefacción de asientos, aire, estado impecable, a matricular. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 300 E 1991, Azul marino, muy completo, a matricular. 3.850.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 300 D

Año 91, color plata-ahumada, techo, aire, llantas de aleación pocos Kilómetros. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 300 CE 24V, Año 90, cuero, techo, airbag, ASR, cambio automático de 5 velocidades, computadora, llantas de ocho orificios, 4.800.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 300 SL 1987, cambio automático, ABS, aire, llantas de aleación, color azul marino, tapicería cuero gris, 65.000 kilómetros. 3.650.000 Ptas Tel: 561 52 67.

MERCEDES 500 SL 1990, Plata metalizado, Full equipo, a matricular. 9.800.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

MERCEDES 300 CE Año 88 cambio automático, cuero, aire, llantas, techo,

asientos eléctricos, ASD, columna de dirección regulable, calefacción de asientos, 2.900.000 Ptas Tel: 562 06 02.

ALFA ROMEO Año 91, color blanco, techo eléctrico, clima, llantas, asientos eléctricos Etc. Urge por traslado 1.650.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

MITSUBISHI 3000 VR4, Año 90, color rojo, 19.000 Kms. 4.750.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

JAGUAR Sovereing motor 3.6, año 88, faro cuadrado, precio interesante Tel:561 52 67.

BMW 520 i-24V año 91, negro metalizado, a matricular, pocos Kms. 2.950.000 Ptas. Tel: 562 06 02.

BMW 525. Año 90, a matricular, estado impecable, muy equipa-

do 2.800.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

BMW 525 TDS año 92, plomo metalizado, techo, aire, airbag, computadora tempomat, 27.000 Kms. Tel: 561 52 67.

BMW 730i Cambio automático, cuero, 65.000 kilómetros. 2.100.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

CHEROKEE Limited 4.0 año 91, azul marino, Full equipo a matricular. 2.350.000 Ptas Tel: 561 52 67.

TOYOTA MR2 Turbo 200 CV, 38.000 Kms. techo targa, airbag, equipo de sonido, abs 2.350.000 Ptas. Tel: 561 52 67.

HAZTE PROFESOR DE AUTOESCUELA

Por correspondencia

¡¡INFORMATE!!

Tel: (976) 35 71 54.

ROBRIAUTO, S.A.
Coleccionista vende clásicos deportivos
Mercedes Benz 230 SL Pagoda. Año 1967. Totalmente reconstruido, estado original, color blanco.
Triumph TR-4, año 1964, totalmente reconstruido, color verde inglés.
Porsche 9123 modelo Karman año 1966. 60.000Kms. Club Porsche por su estado original.
Alfa Romeo Duetto. Año 1967. Rojo. Motor, pintura y tapizado nuevo.
Alfa romeo GT 2000 Bertone. Año 1972. Azul Marino. Tapicería roja. Recién reconstruido.
Triumph TR-7. Año 1972. Motor, pintura y tapizado nuevo.
Porsche 911 SC 2.7. A toda prueba. Motor 15.000 kms. Gris metalizado. C/ Orense 30. Tel: 555 89 97-555 86 47.

Canalcar

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

Marca y modelo	Año	Precio	Marca y modelo	Año	Precio
Renault SuperCinco Oasis	90	625.000	Citroën AX GT A/A	92	1.125.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	90	645.000	Ford Fiesta XR2i A/A	91	1.150.000
Peugeot 205 Junior	91	690.000	Seat IbizaSXI A/A	92	1.150.000
Citroën AX GT 5p	90	695.000	Fiat Tipo 16V FE	90	1.175.000
Opel Corsa 1.2 S	90	725.000	Ford Escort 1.6 CLX A/A	91	1.175.000
Peugeot 205 Plus	91	740.000	Ford Orion 1.6 CLX A/A	92	1.190.000
Peugeot 205 Rallye	90	775.000	Ford Fiesta 1.8i 16V	92	1.225.000
Peugeot 205 Winner	91	845.000	Renault Clio 1.7S A/A	93	1.250.000
Citroën AX 1.4 TRD 5p	91	865.000	Renault Clio 16V	91	1.375.000
Seat Ibiza 1.7 Diesel	92	875.000	Volkswagen Golf GTI	91	1.325.000
Fiat Uno 70 SX	92	890.000	Opel Astra 1.6i 5p	92	1.375.000
Citroën AX 1.4 TRS A/A	92	890.000	Renault 19 16V	91	1.375.000
Renault Clio 1.1 5p	93	890.000	Renault 19 TXI FE	91	1.375.000
Opel Omega 2.0i CD FE	87	975.000	Volkswagen Golf GTD FE	91	1.575.000
Peugeot 106 XR	93	975.000	Opel Kadett GSI 16V FE	90	1.575.000
Ford Fiesta XR2	90	975.000	Opel Vectra 2.0IGT FE	91	1.625.000
Citroën ZX 1.4 Reflex	91	985.000	Seat Toledo 16V FE	92	1.675.000
Fiat Punto 55 S	94	1.000.000	Seat Toledo 1.9 TD FE	92	1.775.000
Ford Escort 1.6 Ghia	90	1.025.000	Opel Vectra 16 V FE	91	1.850.000
Citroën AX GTI	92	1.050.000	Ford Mondeo 1.8i 16V FE	93	2.100.000
Ford Escort 1.6 CLX	92	1.050.000	Opel Astra Gsi 16V FE	92	2.150.000
Peugeot 205 Diesel	91	1.050.000	Opel Calibra 16V FE	90	2.250.000
Renault Clio 1.4 RT 5p A/A	91	1.075.000	Audi 100 2.6E FE	93	3.200.000
Renault 19 TSE A/A	91	1.075.000	BMW 320i Coupé FE	92	3.275.000

Y MUCHAS MÁS OPORTUNIDADES CON LA 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 : Compramos su coche usado a cambio.
PRECIO FIJO : Para que usted no se vea sorprendido.

SIN DUDARLO el mayor surtido de automóviles en Madrid lo tenemos nosotros. **300 COCHES**
SIN DUDARLO : La mejor, la más completa y extensa la NUESTRA
SIN DUDARLO, nuestra relación calidad-precio una VERDADERA OPORTUNIDAD.

CANSA Compramos automóviles máximas tasaciones Tel: 725 86 21-22 y 726 17 17 Azcona 62.

MAZDA 323 F 5 puertas, color negro, año 91. Aire, techo eléctrico, elevallunas etc. Muy buen estado, facilidades, garantía escrita 12 meses. 1.600.000 Ptas. Tel: 726 17 17 Azcona 62.

PORSCHE Carrera 3.2 231 CV, Full Equipo, seminuevo, garantía. Tel: 725 86 22 Azcona 62.

SUZUKI Vitara. Dos años, buen estado. 1.150.000 Ptas. Tel: 726 17 17 Azcona 62.

OPEL Manta GSi Color blanco, primera mano, perfectamente cuidado, buen precio.

Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

RENAULT Clio RL 5p, 5 velocidades. Totalmente nuevo M-NP entrada 150.000 Ptas. Mes 14.500 Ptas. Garantía 12 meses. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

RENAULT 21 Turbo, todos los extras, 170 cv, cuidado, perfecto estado. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

FORD Fiesta XR2 CVH, 60.000 Kms. originales, impecable. Buen precio. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

SAAB 9000 Turbo 16V, año 91, impecable, automático, cuero, calefacción asientos, climatizador. Oportunidad Tel: 726 17 17. Azcona 62.

124-2000 Oficial Seat Montecarlo, grupo 5 ex Cañellas 1977, caja Coloti, todo original, perfecta conservación. Rogamos abstenerse no interesados Tel: 726 17 17 Azcona 62.

MOTO AGUA Yamaha MJ-500t con o sin remolque, buen precio Madrid Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

RENAULT 21 Turbo perfecto estado, full equipo, garantía. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

RENAULT 18 GTS última generación, buen estado. 290.000 Ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

BMW 525i Aire, ABS, llantas de aleación, 90.000 Kms originales, perfecto estado. 950.000 ptas. Tel: 725 86 21-22.

RANGE ROVER Turbo diesel, totalmente equipado, muy buen estado, garantizado, buen precio posibilidad de cambio Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

PEUGEOT 125 V Totalmente nueva, M-OP, garantía oficial, 2.500 Kms. 260.000 ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

SUZUKI GSX 750 R 1.998, buen estado 490.000 Ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

VOLKSWAGEN Passat GT 16V, 1991 como nuevo. Un año garantía. 1.575.000 Ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

HONDA VFR 750 M-MH, roja, oficial 20.000 Kilómetros, revisiones realizadas en Honda. Ruedas a estrenar, perfecto estado, de verdad. 790.000 Ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

BMW 318i 4 puertas, nuevo modelo, 50.000 Kilómetros, perfecto estado de conservación, buen precio. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

FIAT Tipo 16 Válvulas 2.0. 5 Puertas, M-NZ, igual que nuevo. Muy buen precio. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

EXCELENTE LOCAL COMERCIAL EN ALQUILER

Zona Norte de Madrid
Superficie: 509 m²
Ideal para concesionarios de coches, oficinas, exposición, etc...

Edificio exclusivo de Oficinas de Alto Nivel, con Parking Público para 350 vehículos, con Sala de Conferencias, Cafetería / Restaurante, etc...

INTERVENCION INMOBILIARIA, S.A. **446 73 11**



IMPORT CARE-LEN Mercedes 300 turbo diesel, 1992, FE. 4.800.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Mercedes 300 E 24 válvulas, 1991 full equipo. 4.500.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN Mercedes 300 E 24V, 1990, full equipo. 3.800.000. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN BMW 750i, 1990, full equipo, 3.950.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Mercedes 260 E, 1990. 3.300.000. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Jaguar XJ 4.0 Sovereign, 1989 full equipo, 3.350.000 Ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARE-LEN: Porsche 944 turbo targa, 1990, full equipo, 3.300.000

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

IMPORT CARE-LEN: Porsche 944, 1986. Full. Tel: (91) 409 72 63.

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

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

LANCIA Delta HF Integrale. Año 88, M-JC. 50.000 kms. Extras 1.450.000 ptas. Tel: 718 35 02.

VOLKSWAGEN Corrado G-60. Año 90, aire, ABS, techo, llantas, radio. 32.000 Kms. 1.950.000 ptas. Tel: 718 35 02.

NISSAN 200 SX. Año 90, 33.000 Kms, aire acondicionado, ABS, llantas, radio 2.275.000 pesetas. Tel: 718 35 02.

BMW 525 24V. Año 90. Aire, ABS, llantas, radio. 40.000 Kms 2.650.000 ptas. Tel: 718 35 02.

BMW 525 TDS. Año 92 36.000 Kms. Aire, ABS, pintura, radio 3.750.000 ptas. Tel: 718 35 02.

MERCEDES 190 TD. 1988. Aire, ABS, radio. 2.400.000 ptas. Tel: 718 35 02.

MERCEDES 260E año 90 39.000 Kms. Aire, ABS, ASD. Co-

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

IMPORT CARE-LEN: Porsche 944, 1986. Full. Tel: (91) 409 72 63.

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

IMPORT CARE-LEN: Mitsubishi Montero Turbodiesel 1988. Full. 2.100.000

Valderribas Motor S.A.
TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS
 *FINANCIACION VW CREDIT
 *AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS
VALDERRIBAS 75 28007 MADRID
TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

mo nuevo. 3.000.000 ptas. Tel: 718 35 02.

DODGE Stealth RT 222 CV. Semiestrenar. Mil millas, full equipo. Perfecto 4.700.000 ptas Tel: 718 35 02.

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

"SUPER EXCLUSIVO"



HOMOLOGADO
35.000 KMS.
MUY RAPIDO
BILSTEIN
ACT
HI-FI
CD
CUERO
ALARMA
E.T.C.

ALPINE
SONY
PIONEER
JBL

OPORTUNIDAD 2.850.000 PTS.
TFNO: (043) 39 00 66 (NEGOCIABLE)

COMINTRA S.L. Ford Probe GT 24V 0 Kms. Techo eléctrico, compact disc, ecualizador grafico, doble airbag, alarma. 3.800.000 Ptas. Tel: 352 44 08.

COMINTRA S.L. Mazda MX3 V6 0 Kms. Techo eléctrico, aire acondicionado, llantas de aleación, cinturones electricos, radio cassette. 3.190.000 Ptas. Tel: 352 44 08.

COMINTRA S.L. Toyota Supra turbo (330CV). 0 Kms. Targa, CD, tapiceria en piel, CD, alarma, doble airbag. 7.500.000 Ptas. Tel: 352 44 08.

COMINTRA S.L. Mitsubishi 3000 GT-Vr4 (320CV). 0 Kms. tapiceria en piel, CD, llantas cromadas, alarma. 7.000.000 Ptas. Tel: 352 44 08.

COMINTRA S.L. Mazda RX7. 200 CV año 91, Tapiceria en piel, compact disc, techo eléctrico

COMINTRA S.L. Mazda RX7. 200 CV año 91, Tapiceria en piel, compact disc, techo eléctrico

COMINTRA S.L. Mazda RX7. 200 CV año 91, Tapiceria en piel, compact disc, techo eléctrico

COMINTRA S.L. Mazda RX7. 200 CV año 91, Tapiceria en piel, compact disc, techo eléctrico

cio, 1.000 Kms. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Peugeot 106 XN, año 93, 6.000 Kms, 825.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Suzuki Santana SJ413, año 85. Buen estado. 650.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Volkswagen Passat 1.8, año 90. 775.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Ford Courier año 92, buen estado, 750.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Ford Escort 1.8 diesel año 90, nuevo. 975.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Citroën Xantia 2.0 SVX año 93 full equipo, 2.500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Moto Suzuki GSX 750 F, año 90, muy nueva 500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Peugeot 405 SRD turbo, A/A, año 91, 1.800.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Renault Twingo Nuevo de sorteo 1.025.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Renault Laguna 2.0. Coche de servi-

124-2000 Oficial Seat Montecarlo, grupo 5 ex Cañellas 1977 caja Coloti, todo original, perfecta conservación. Rogamos abstenerse no interesados Tel: 726 17 17 Azcona 62.

MOTO AGUA Yamaha MJ-500t con o sin remolque, buen precio Madrid Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

RENAULT 21 Turbo perfecto estado, full equipo, garantía. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

RENAULT 18 GTS última generación, buen estado. 290.000 Ptas. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

GARCIA PROL Ford Mondeo CLX, P/M, RD, M-OV garantía un año 2.200.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300 E, techo, llantas año 86, garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel Vectra 2.0, garantía 6 meses 1.100.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel GME Rascal, año 88 M-JT, garantía 6 meses. 590.00 ptas Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Peugeot 306 XND, Aire acondicionado, D/A, M-OV. Garantía un año. 1.600.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Peugeot 205 SRD año 86, garantía 3 meses. 425.000 Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Porsche 944, año 87, garantía un año. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Volkswagen Golf GTI año 91, garantía 6 meses. 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Volkswagen Golf GTI 16V, Aire acondicionado, Año 88. 950.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

CANSA Compramos automóviles máximas tasaciones Tel: 725 86 21-22 y 726 17 17 Azcona 62.

SUZUKI Vitara. Dos años, buen estado. 1.150.000 Ptas. Tel: 726 17 17 Azcona 62.

MAZDA 323 F 5 puertas, color negro, año 91. Aire acondicionado, techo eléctrico, elevalunas eléctrico etc. Muy buen estado, facilidades, garantía escrita 12 meses. 1.600.000 Ptas. Tel: 726 17 17 Azcona 62.

PORSCHE Carrera 3.2 231 CV, Full Equipo, seminuevo, garantía. Tel: 725 86 22 Azcona 62.

OPEL Manta GSI Color blanco, primera mano, perfectamente cuidado, buen precio. Tel: 725 86 22 Azcona 62.



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
AUDI	COUPE S2	91	90.000	DAIHATSU	FEROZA 16V	91	38.000	NISSAN	200 SX	90	54.000
AUDI	90	89	42.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	38.000	OPEL	ASTRA GSI 16V	92	43.000
AUDI	90 2.3E	92	58.000	FORD	ESCORT 1.6 CLX	92	24.000	OPEL	HADETT GSI 16V	89	30.000
AUDI	100 2.2 I	90	56.000	FORD	ESCORT CABRIOLET	92	43.000	OPEL	CALIBRA 2.0	91	49.000
AUDI	100 2.8	92	97.000	FORD	SIERRA 2.0 S	87	25.000	OPEL	MONTERREY 3.1 TD 3P	92	88.000
AUSTIN ROVER	METRO	88	13.000	INNOCENTI	DE TOMASO TURBO	88	16.500	PEUGEOT	605 SVI	90	58.000
BMW	316	87	23.800	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	RENAULT	CLIO 1.7	92	27.000
BMW	325 I CABRIO	88	87.000	JEEP	WRANGLER	91	40.000	RENAULT	CLIO 16V	92	32.000
BMW	535 I 24V	91	70.000	LANCIA	THEMA 16V	91	45.000	RENAULT	R-21 GTS	89	25.000
BMW	524 TD	90	77.000	LANCIA	THEMA TURBO 16V	90	42.000	ROLLS ROYCE	SILVERT SPIRIT	85	220.000
BMW	525 I 24V	93	95.000	LANCIA	DEDRA 2.0 IE	92	43.000	SABB	9000 S AUT	92	58.000
BMW	535I	89	87.000	MAZDA	323 F	90	24.000	TOYOTA	CELICA 2.000 GTI	92	70.000
BMW	628 CSI	80	38.000	MERCEDES - BENZ	190 E 2.5 16V	89	85.000	TOYOTA	CELICA 2.0 GTI 16V	91	60.000
BMW	850 I	90	170.000	MERCEDES - BENZ	260 E AUT.	90	84.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPE 1.3	89	15.000
BMW	M-3	90	72.000	MERCEDES - BENZ	300 E	90	87.000	VOLKSWAGEN	GOLF VR 6	93	71.000
CITROËN	AX 1.4 TRS 3P	90	16.000	MERCEDES - BENZ	300 CE 24V	91	125.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL	90	25.000
CITROËN	BX 1.4 TGE	90	19.000	MERCEDES - BENZ	300 D	90	90.000	VOLKSWAGEN	PASSAT GL VARIANT	90	37.000
CITROËN	BX 1.6 TRS	90	22.000	MERCEDES - BENZ	300 E 24V	91	115.000	VOLVO	960 AUT.	93	95.000
CITROËN	CX 2.2 TRS	90	24.000	MERCEDES - BENZ	500 SEL	91	240.000	JEEP	CHEROKEE LIMITED	92	70.000
CITROËN	ZX DIESEL	92	37.500	MITSUBISHI	3000 VR6	93	138.000	SUZUKI	VITARA	92	39.000

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

ARGÜELLES Audi 90, 46.000 Kms, A/A, radio. 1.750.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Audi 100 2.2, año 90. 1.950.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES BMW 535 i, 1990, full equipo. 3.250.000 Ptas Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 745 i, año 84, full equipo. 950.000 ptas Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Citroën BX 1.6 TRS. Aire. Año 90. 875.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Mercedes 300 Familiar, año 87, totalmente equipado, 3.300.000. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Citroën CX 2.2 TRS año 90. 950.000 Ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes 300 E, Año 1990. Full equipo. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Peugeot 605 SVI. Año 91. 2.150.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Ford Escort Cabrio. Año 92, 1.690.000 Ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes 190 E 2.5.16V Año 89. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Renault Clio 1.7 año 92, aire, 1.075.000 Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Toyota Celica 2.0 GTI 16V. Moderno. Año 90. Verde. 60.000 km. 2.150.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Toyota MR2 año 91 3.300.000 Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Citroën CX 2.2 TRS año 90. Precio 950.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Opel Vectra CD año 89 1.275.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Renault Clio 1.7 Año 92 Aire 1.075.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Audi 100 2.2 año 90. 1.950.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Ford Escort descapotable. Año 92. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Mercedes 300 E 1990. FE. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Volkswagen Golf GTi 16v año 88 Aire acondicionado, techo, asiento y llantas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Fiat Tipo 1.6 DGT. Frenos ABS A/A. Dirección asistida. Año 90. 1.075.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

AUTOS FERNANDEZ Peugeot 405 GRI Break, A/A, año 93, único. 2.650.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ BMW 316i 4p año 88 económico. 950.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Renault 25 TX A/A, ABS, año 90 pocos Kms. 1.300.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Lancia Thema 16 V Full Equipo, año 89 1.400.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Volkswagen Golf 90CV, A/A, año 93. 1.550.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Audi 90 2.2E, Aire acondicionado, año 1986. 900.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Ford Courier año 92, buen estado, 750.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Ford Escort 1.8 diesel año 90, nuevo. 975.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Citroën Xantia 2.0 SVX año 93 full equipo, 2.500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Moto Suzuki GSX 750 F, año 90, muy nueva, 500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ Peugeot 405 SRD turbo A/A año 91 1.800.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.



COVA 81



IMPORT CARELEN
 COMPRA Y VENDE VEHICULOS
 DE IMPORTACION DE TODO
 TIPO: **MERCEDES, BMW, AUDI,
 PORSCHE, JAGUAR.** TAMBIEN
 DISPONEMOS DE VEHICULOS
 4X4 TOYOTA, MITSUBISHI.
 CONSULTE PRECIO SIN COM-
 PROMISO. TAMBIEN LE PODE-
 MOS CONSEGUIR EL VEHICU-
 LO QUE USTED DESEE DE
 IMPORTACION. **A MUY BUEN
 PRECIO. LLAMENOS.**
TEL: 409 72 63-504 64 89
O VENGA A VISITARNOS A
C/DOCTOR ESQUERDO, 59.

GARCIA PROL serie 2, garantía 6
 BMW 524 TD, garan- meses. 1.190.000
 tía 1 año, 2.400.000 Ptas. Tel: (91) 541 00
 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Orion 1.6 i Ghia
 BMW 525 TDS meta- año 88, M-JT, garan-
 lizado. Garantía un tía 6 meses. 890.000
 año 3.900.000 Ptas. Ptas. Tel: (91) 541 00
 Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Citroën AX TZD, año
 91, garantía 6 meses. 725.000 Ptas. Tel:
 (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Citroën CX TZD, Turbo,
GARCIA PROL Ford Cheers 1.8D 4

puertas, 5 meses, ga-
 rantía un año. Precio
 1.190.000 Ptas. Tel:
 (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
 Ford Mondeo CLX,
 P/M, RD, M-OV, ga-
 rantía un año.
 2.200.000 Ptas. Tel:
 (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
 Mercedes 300 E, te-
 cho, llantas, año 86,
 garantía 6 meses.
 Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
 Opel Vectra 2.0, ga-
 rantía 6 meses,
 1.100.000 Ptas. Tel:
 (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
 Opel GME Rascal,
 año 88, M-JT, garan-
 tía 6 meses. 590.000
 ptas Tel: (91) 541 00
 36.

GARCIA PROL
 Peugeot 306 XND,
 A/A, D/A, M-OV. Ga-
 rantía un año.
 1.600.000 ptas. Tel:
 (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
 Peugeot 205 SRD,
 año 86, garantía 3
 meses. 425.000 Tel:
 (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
 Porsche 944, año 87,
 garantía un año.
 1.690.000 ptas. Tel:
 (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
 Volkswagen Golf GTI
 año 91, garantía 6
 meses. 1.190.000
 Ptas. Tel: (91) 541 00
 36.

GARCIA PROL
 Volkswagen Golf GTI
 16V, Aire acondi-
 cionado, Año 88.

950.000 ptas. Tel:
 (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
 Golf GTI 16V A/A,
 Llantas. Garantía 6
 meses. 1.190.000
 ptas. Tel: (91) 541 00
 36.

MERCEDES 300E
 año 91. Azul oscuro
 metalizado. 37.000
 Kms. Aire, ABS, llan-
 tas, ASD, radio.
 3.900.000 ptas. Tel:
 718 35 02

VOLKSWAGEN
 Polo Coupé GT. Año

VOLKSWAGEN
 Jetta Pacific año 92
 26.000 Kms. A/A.
 900.000 ptas. Tel:718
 35 02.

**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,
 Año 1986. Full equi-

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

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

89. 54.000 Kms. Te-
 cho solar. 520.000
 ptas. Tel: 718 35 02.

MERCEDES 300 D
 123. Año 81. Aire,
 verde metalizado.
 1.050.000 ptas. Tel:
 718 35 02.

OPEL Monterey Tur-
 bodiesel largo 7 pla-
 zas, sólo 30.000 kiló-
 metros, radiocasete,
 alarma, aire acondi-
 cionado, retrovisores
 electrónicos.
 3.200.000 pesetas.
 Tel: 718 35 02.

pe. Tel: (91) 409 72
 63.

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

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

**IMPORT CARE-
 LEN:** Mercedes 260
 E, 1990. 3.300.000.
 Tel: (91) 409 72 63.



CONCURSO COMPLETO DE EQUITACION

PEDRAZA DE LA SIERRA
 (SEGOVIA)
 JUNIO 1994
 SABADO 4 Y DOMINGO 5
 EN LA MENESTILLA

III Trofeo Land Rover

CON el patrocinio de Caja Segovia, el Patronato Provincial de Turismo de Segovia y la Junta de Castilla León, Land Rover presenta su tercer Concurso Completo de Equitación. Tendrá lugar en Pedraza de la Sierra (Segovia) los días 4 y 5 de junio. Durante las pruebas se intercambiarán exhibiciones de Doma vaquera, «Agility Canino», cetrería y Aerostación.

Cursos subvencionados en Tecnomóvil

DURANTE el mes de mayo se celebran unos cursos subvencionados de mecánica y electricidad del automóvil. Los cursos son: Mecánico reparador de motores diesel, Electricista del automóvil y Experto en circuito electrónicos incorporados al automóvil. Los cursos son gratuitos. Más información, Tel: 654 92 01-02.

Nuevos volantes Momo Daytona

AL igual que los volante Momo que llevan los pilotos de F1, han sido diseñados para lograr una ergonomía perfecta, dando sensación de dominio, control, confort y, sobre todo, seguridad. Hay tres modelos en piel: Daytona 3, Daytona 4 y Daytona 3 Sport y dos en madera: Daytona 3 y Daytona 4.

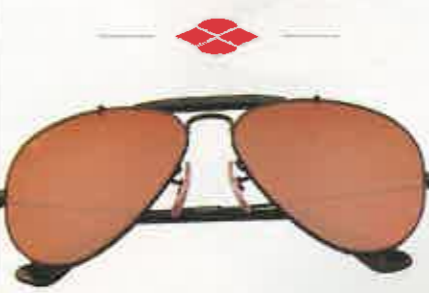


Jets Madrid gama náutica

JETS Madrid, distribuidor oficial en la zona centro de la marca Bombardier, presentó a la prensa su gama 94 de motos acuáticas. Como máximas novedades destacan los nuevos cascos SP/SPI/SPX y dos nuevos motores 650 c.c. y 72 caballos para la SPX y la GTX. Además se dota al Explorer, la neumática semirrígida de cinco plazas, de un motor de 70 caballos. Pero la estrella de la temporada es sin duda la XP



94, ahora con 80 caballos y que se convierte en la dos plazas más rápida del mercado. Los precios van desde las 945.000 pesetas de la 580 SP hasta 1.345.000 en el caso de la 650 GTX de tres plazas pasando por 1.298.000 pesetas que cuesta la 650 XP. Para más información: Jets Madrid. C/Limonero, 1. Arganda 28.500 Madrid. Tel (91) 870 34 47.



Gafas para conducción Ray-Ban

LAS nuevas gafas Ray-Ban Driving Series están diseñadas especialmente para facilitar la conducción. Se basan en la revolucionaria tecnología Chromax, un filtro que aumenta el contraste e intensifica los colores claves que condicionan la conducción -rojos, ámbar y verdes-, a la vez que neutraliza en gran medida los reflejos y la neblina producida por la refracción atmosférica de la luz. Se venden en ópticas y tiendas especializadas.



Yamovil inaugura su nueva sede

DESDE el pasado 13 de mayo se encuentra abierta al público la nueva tienda de Yamovil. Situada en la calle Embajadores nº 139 de Madrid, ofrece unas modernas instalaciones con más de 2.000 metros cuadrados de superficie en las que se incluye un parking para clientes. Con esta nueva tienda, Yamovil afianza aún más su posición como líder del sector de vehículos usados.

Campaña de vacaciones Opel

OPEL España ha iniciado su «Campaña de Vacaciones» consistente en una oferta especial de recambios y accesorios originales Opel, con lo que los usuarios de sus vehículos pueden poner a punto, a unos atractivos precios, la mayoría de los modelos de su gama, y que estará vigente hasta el próximo 15 de junio. Bajo el slogan «Para que nada frene tus vacaciones», esta campaña de Opel pretende garantizar al máximo la seguridad de los usuarios de sus vehículos para que puedan disfrutar plenamente de sus esperados días de descanso.



GARCIA PROL
OFERTAS DE LA SEMANA
 BMW 524 TD AÑO 89 ULTIMO MODELO 2.400.000 Ptas
 FORD ORION 1.6 GHIA, M-KV 890.000 Ptas
 FORD ESCORT 1.8 DIESEL M-KD AÑO 89 790.000 Ptas
 FORD MONDEO CLX, P/M, RD, M-OV 2.200.000 Ptas
 FORD FIESTA CHEERS 1.8 D 4 Puertas 5 meses 1.190.000 PTAS
 LANCIA DEDRA 2.0E, clima, suspensión inteligente, año 91 1.490.00 Ptas
 MERCEDES 300 E, Año, Techo, llantas 1.790.000 Ptas
 PEUGEOT 306 XND, A/A, D/A, 3 meses 1.600.000 Ptas
 PEUGEOT 205 SRD 425.000 Ptas
 PORSCHE 944 A/A Año 87 1.690.000 Ptas Ptas
 RENAULT ESPACE QUADRA, Año 89 2.290.000 Ptas
 Rover 216, Año 89 490.000 Ptas.
 SEAT TOLEDO 2.0 I, SPORT, A/A, AÑO 92 1.500.000 Ptas
 VOLKSWAGEN GOLF, 16V, A/A, año 88 950.000 Ptas
 VOLKSWAGEN GOLF GTI AÑO 91 1.190.000 Ptas
 C/JUAN ALVAREZ MENDIZÁBAL 39
 MADRID 28008
 TEL: (91) 5410036



La seguridad y las prestaciones casi a la par entre el Golf y el 306 GTL.

Terrible dilema

TENGO un Peugeot 309 GT del año 87 que pienso cambiar por un 306 16V. (156 caballos) o un VW Golf GTi 16V. (150 caballos). Leí en su revista que el motor del primero no responde con brillantez a menos de 4.000 r.p.m. por lo cual temo quedar defraudado al requerirle una salida rápida circulando a menos vueltas.

Habitualmente los fabricantes subsanan estos y otros defectos en series de fabricación posteriores: ¿valdría la pena esperar un tiempo antes de decidirse?

Entre los coches indicados ¿por cuál se decidirían ustedes, dando primacía a su reprise entre 2.000 y 3.000 vueltas, régimen que habitualmente utilizamos en ciudad o en circulación lenta?

MIGUEL VIDAL
Barcelona

R.- Terrible dilema amigo. El 306 se tiene muy bien, pero el Golf también. El 306 acelera bien, pero el Golf lo hace ligeramente mejor. El 306 cuenta con una carrocería de líneas más modernas, pero el Golf tiene un encanto innegable. ¿Qué hacer? Se trata de una difícil elección, sin embargo los datos de recuperación del Golf, debido a unos desarrollos bastante más largos, son algo peores que los del

DOCE PREGUNTAS SIN PIEDAD

¿ES conveniente montar el ABS?, ¿ABS con frenos de disco o de tambor?, ¿Hay diferencias entre los ABS montados por las marcas?, ¿Hay generaciones de ABS?, ¿Qué marca «monta» los mejores o más evolucionados?, ¿Por qué las marcas japonesas dan 3/4 años de garantía?, ¿Por qué BMW/Mercedes sólo dan un año de garantía?, ¿Es barato el mantenimiento de un VW?, ¿Es caro el mantenimiento de un BMW?, ¿Después de dispararse el airbag, es muy costosa su reposición?, ¿Cubre el seguro a todo riesgo lo anterior?, ¿Hay que cambiar el volante después del «disparo»?

JOSE LUIS LECEA
Pontevedra



Los sistemas de seguridad avanzan sin cesar, el airbag es una prueba.

306. Si además le preocupa el tema monetario existe una diferencia de unas 150.000 pesetas a favor del Peugeot. Si le preocupa la cuestión seguridad, el Golf le ofrece doble airbag por solo 119.000 pesetas y el Peugeot, por ahora, no puede montarlo.

Mi coche funciona solo

TENGO un Ford Fiesta ya un poco anticuado pero que todavía me saca del apuro para moverme en ciudad. No me había dado ningún problema salvo los típicos de la edad. Sin

embargo, últimamente le pasa algo que no acierto a descubrir. Cuando corto el contacto el motor sigue, a veces, funcionando durante unos segundos. ¿A qué es debido?, ¿corre peligro el coche o yo?

AFRICA GARCIA DE NICOLAS
Irún

R.- Todo sistema de seguridad que pueda ayudar a impedir un accidente es aconsejable. Se ha demostrado que el ABS es una eficaz ayuda y por lo tanto sí es conveniente. Los ABS en combinación con cuatro discos de freno son más eficaces que los que se montan en vehículos con tambores traseros. Si hay generaciones de ABS y existen a veces grandes diferencias entre la eficacia de los montados por una y otra marca. Digamos que aunque el funcionamiento básico de todos los sistemas es idéntico, hay diferencias destacables en cuanto a sensibilidad, tarado, capacidad de respuesta, etcétera. No se puede hablar de una marca concreta que utilice el mejor ABS ya que la eficacia de éste sistema va inevitablemente unida al estado de los neumáticos, tipo de suspensión, estado de los amortiguadores, sistema de frenado, pero marcas como BMW, Mercedes o Audi, por poner tres ejemplos, utilizan los sistemas más evolucionados.

El precio de mantenimiento de un vehículo varía mucho en función de la versión de la que se trate y el taller que lo realice por lo que parece difícil establecer comparaciones globales. Los tres o cuatro años de garantía que conceden los fabricantes japoneses son una pura cuestión de marketing, emplean una muy agresiva política de ventas para vender más y de paso dar una imagen de fiabilidad. Después de dispararse el airbag lo de menos es preocuparse por lo que cuesta reponerlo. Seguramente tendrá que cambiar de coche o quedarse sin él durante una buena temporada mientras está en el taller ya que se supone que habrá tenido un accidente bastante serio. Por supuesto que hay que cambiar el volante después del accidente, pero el seguro a todo riesgo cubre estos gastos.



El Ford Fiesta de esta carta tiene un problema de autoencendido.

R.- Lo que le ocurre a su coche es que hace «autoencendido» o para que lo entienda mejor, la cámara de combustión de su vehículo ha acumulado tanta carbonilla que las partículas incandescentes de ésta provocan que se quemara la mezcla independientemente de la chispa de la bujía.

También puede ser debido a que utiliza unas bujías inadecuadas o de un nivel térmico demasiado caliente.

Este fenómeno, en principio es perjudicial para el motor por lo que debería intentar solventarlo con rapidez.

Orientación vía satélite

ESTE verano tengo pensado viajar a Marruecos con varios amigos que disponen como yo de vehículos todoterreno. Somos relativamente novatos en viajes así y hemos llegado hace poco al mundo del todoterreno por lo que nos da miedo perdernos. Nos han hablado del sistema GPS pero: ¿cuánto vale?, ¿sabremos utilizarlo?, ¿merece la pena realizar la inversión?, ¿nos arreglaremos con una mapa?

GUSTAVO CIFUENTES
Alicante

R.- El GPS o «Global Positioning System», es un sistema de orientación vía satélite puesto en funcionamiento por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos eficaz, sencillo y relativamente económico que convierte en difícil la tarea de perderse. Un GPS barato cuesta unas 140.000 pesetas y es muy fácil de utilizar. Hasta la llegada de este «lujo» los viajeros podían valerse de un sencillo mapa y una sencilla brújula pero no podían abordar rutas arriesgadas por miedo a perderse. Vosotros sabréis si os interesa comprarlo en función del plan de viaje y de la utilización que vayáis a darle.



Los sistemas de navegación vía satélite son cada vez más asequibles y sencillos.

OPINION

La Guardia Civil cumple 150 años

En este año de gracia de 1994, la Guardia Civil Española cumple 150 años de existencia y esto motiva mi deseo de resaltar y exaltar el hecho por la admiración que en mi persona causa y por el agradecimiento que, como Presidente de un colectivo intimamente ligado al Cuerpo, quiero hacer patente con mucha más importancia que la de mi modesta personalidad particular.

(...) La Confederación Nacional de Autoescuelas tiene que prestar especial atención a la Agrupación de Tráfico, por el diario contacto y la dependencia administrativa que de ella tiene y así tiene que recordar con admiración y nostalgia los duros antecedentes de esa Guardia Civil caminera, precedente de esta Agrupación de Tráfico actual, pero que ya tenía sus antecedentes en la Primera Circular Fundacional de la Guardia Civil, en la que puede apreciarse la intensa preocupación de su fundador el Excmo. Sr. Mariscal de Campo Don Francisco Javier Girón y Zepeleta, Duque de Ahumada, por la vigilancia de los caminos reales.

El 10 de abril de 1845 dirige dicho General una circular en la que dice textualmente: «Supongo que en todas las líneas de Caminos Reales, correspondientes al Tercio de su mando, tendrá nombrado un Oficial Jefe de la Línea, que con frecuencia recorrerá los puentes y responderá a V.S. del estado de ellos».

Es también antecedente de la Agrupación de Tráfico el «Reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros», aprobado el 13 de mayo de 1845, cuya vigencia se prolonga hasta el 31 de 1897, en el que se aprueba el «Reglamento para el servicio de coches-automóviles por las carreteras». Dichas disposiciones fueron la fuente de los posteriores Códigos tales como el de 27 de Julio de 1918, con el nombre de «Reglamento para la Circulación de Vehículos con Motor Mecánico», aprobado por el Real Decreto de 16 de junio de 1926.

(...) El origen de la Guardia Civil estuvo en el deseo del Estado liberal español de cubrir un vacío policial ciertamente importante en su Administración y que, además, era de evidente necesidad para responder con garantía a los problemas existentes en España en la primera mitad del Siglo XIX. (...) Merced al incremento experimentado por el bandolerismo en los caminos con pillaje y asalto de carruajes, diligencias y caminantes. (...) A todos los que conforman el Benemérito Cuerpo de la Guardia Civil- hombres y mujeres o mujeres y hombres,- que arriesgan sus vidas por cuidar de las nuestras, en nombre del laborioso mundo de las autoescuelas sólo quiero decirles dos palabras: ¡MUCHAS GRACIAS!



José Miguel Báez *

*Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas.

HONDA XL-600-V TRANSALP

De los Alpes a las dunas

HONDA XL-600-V

VIRTUDES

Motor suave y elástico
 Protección del carenado
 Comodidad en marcha

DEFECTOS

Precio elevado
 Dirección sensible a altas velocidades
 Horquilla blanda

PRECIO: 1.111.900 PESETAS

Válida para todo, la Transalp se muestra como una opción equilibrada para aquellos que buscan una moto lógica a la que puedan sacarle el máximo partido.

PRESENTADA hace más de siete años, la Honda Transalp se ha mantenido en este tiempo como una interesantísima opción dentro del segmento de las trail ruteras. En dos ocasiones fue objeto de pequeñas mejoras que la ayudaron a seguir en la brecha, mejoras que afectaron al diseño del carenado y sobre todo al freno trasero, que en 1991 se sustituyó por un moderno disco con pinza de simple pistón, en lugar del vetusto tambor. Las mejoras introducidas en esta última versión se centran fundamentalmente en el diseño del carenado frontal, presentando ahora más anchura, algo que sobre todo se nota en la cúpula del propio carenado que, al ser más ancha, aísla mejor del siempre incómodo aire. También el faro ha sido sustituido por otro cuyo dise-



Motor 16
 Desecha

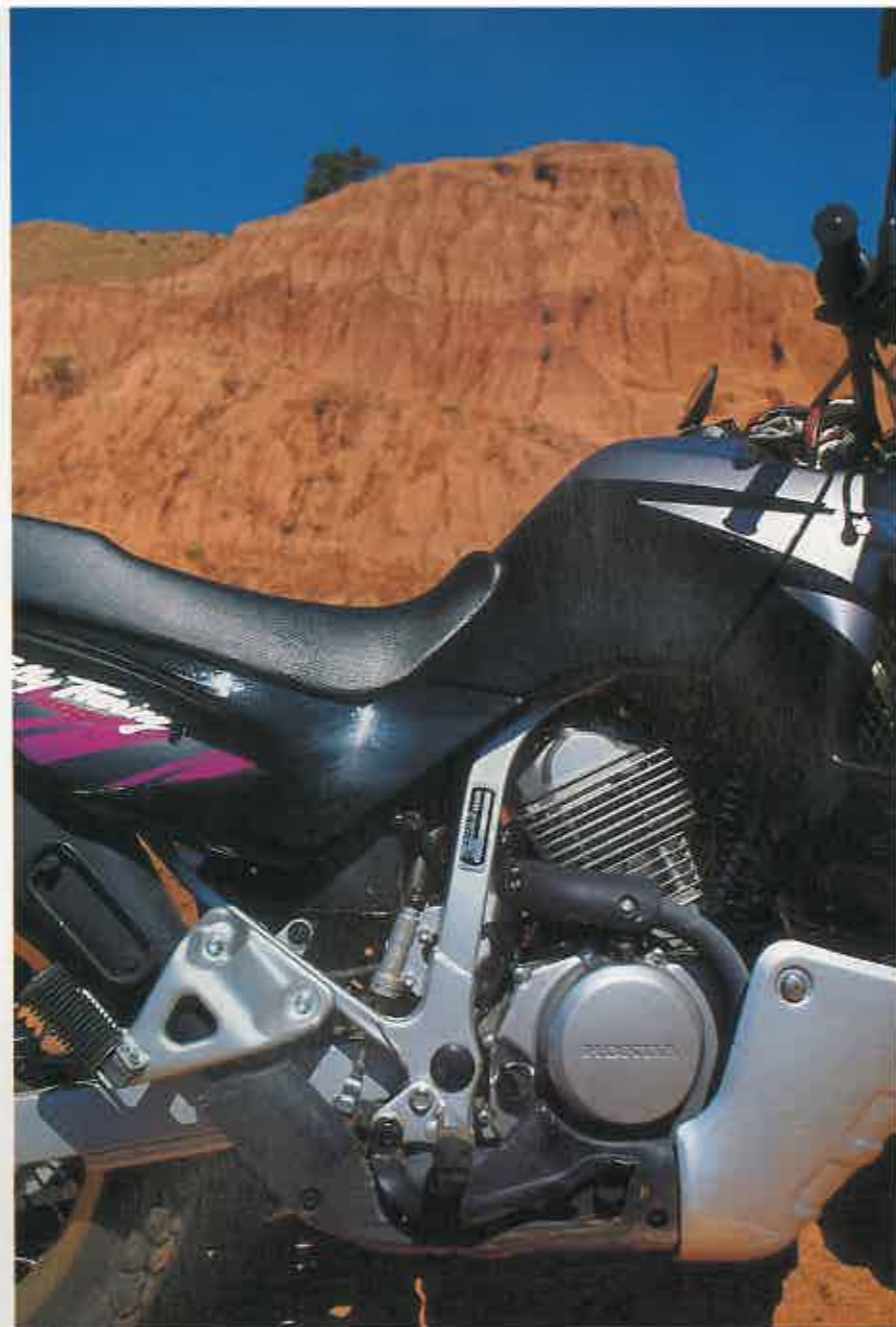
ño se asemeja mucho al que se monta en la Honda Dominator, y que le proporciona una mayor personalidad. Otras pequeñas novedades de esta Honda se centran en unos nuevos protectores de manos, más grandes que los anteriores y que ofrecen una mayor protección y en un nuevo disco delantero que, aunque mantiene el mismo diámetro, es algo más grueso.

Todos estos cambios efectuados en la popular Transalp han servido para que esta bicilíndrica continúe siendo una interesante opción frente a la cada vez más dura competencia. Una de sus mejores bazas se encuentra en el robusto bicilíndrico en V, que es toda una garantía de buen funcionamiento y que no genera ningún tipo de problema por muchos kilómetros que recorran con él.

Es un propulsor que se adapta perfectamente a la filosofía que impera en la Transalp. La suavidad de marcha que ofrece es envidiable y no genera ningún tipo de vibración que afecte al piloto. La posición de éste a los mandos es realmente cómoda, con todos los conmutadores al alcance de la mano y con una postura erguida

que permite una gran visibilidad, sobre todo en ciudad, donde al estar situado por encima de los coches, se puede adelantar a las maniobras de estos. Así, circular por las grandes urbes se convierte en algo sencillo, pues la Transalp cuenta además con un gran radio de giro y con una gran dosis de bajos en el motor que ayuda a salir de cualquier apuro con gran rapidez. Es, por tanto, una moto muy válida para un uso ciudadano de día a día.

En carretera, mantiene la misma tónica de buen funcionamiento, y el nivel de prestaciones raya a gran altura, destacando sobre todo la gran elasticidad que se obtiene gracias a la disposición en V de los cilindros, que hace que apenas haya que jugar con la palanca del cambio cuando se quiera realizar un ade-



El motor bicilíndrico en V es todo un prodigio de elasticidad y progresividad, y se adapta de forma perfecta a la filosofía de moto tranquila de que hace gala la Honda Transalp. Además, en campo tiene grandes cualidades por los bajos que ofrece,



El comportamiento de la nueva Honda Transalp en carretera no ofrece ninguna pega, mostrándose como una moto muy noble de reacciones y muy fácil de llevar.

lantamiento o cuando se circule por zonas muy viradas. Es precisamente en este tipo de terreno donde mejor se desenvuelve este modelo, donde hace gala de un gran equilibrio chasis/suspensiones. Los más de 180 kilos de peso, que superan los 200 en orden de marcha con todos los niveles llenos, no suponen ningún obstáculo a la hora de abordar las curvas, y parece que la moto pesa realmente mucho menos. La ligereza de la dirección permite enlazar curva tras curva con una facilidad y una suavidad impresionante, que invita a ir aumentando el ritmo poco a poco. La gran capacidad de tracción que ofrece el motor en V nos permite girar con energía el puño del gas a la salida de las curvas, gozando de un agarre excepcional, sobre todo para tratarse de una trail. En carreteras abiertas, viajar con la Transalp es un gran placer. El nuevo carenado nos protege me-

yor del aire, y se pueden mantener cruceros en torno a los 140-150 kilómetros por hora con gran facilidad y comodidad, con la única pega de una dirección algo sensible a las altas velocidades, que en ocasiones se traduce en ligeros movimientos por parte del manillar.

Al salirnos del asfalto, la Transalp se convierte en una auténtica aventurera, capaz de desenvolverse por casi cualquier terreno. En pistas de tierra se muestra muy precisa en los trazados sinuosos, mientras que fuera de ellas, el buen funcionamiento tanto de las suspensiones, con largos recorridos, como del motor, con muchos bajos, permiten realizar travesías por campo con una gran confianza, debiendo tener como única preocupación el peso de la moto ante cualquier imprevisto.

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

MANTENIMIENTO

Revisiones:
-6.000 km: cambiar aceite y revisar niveles. Unas 7.000 ptas.
-12.000 km: cambiar aceite y filtro, sustituir bujías y filtro del aire, reglaje de válvulas. Unas 17.000 ptas.
-18.000 km: igual que a los 6.000 km. añadiendo filtro de aire si fuera necesario. Unas 7.000 ptas.
Neumáticos:
Michelin T 66: duran unos 15.000 km

y cuestan 11.500 ptas. el delantero y 18.000 el trasero.
Transmisión secundaria:
Cambiar cadena, piñón y corona más o menos cada 25.000 km: 17.000 ptas.
Seguro:
A terceros, con responsabilidad civil ilimitada, lo ofrece la propia marca: 77.867 ptas.
Puntos de asistencia en España:
Aproximadamente unos 100.

FICHA TÉCNICA

MOTOR:
Bicilíndrico en V a 52°. Cuatro tiempos refrigeración líquida. Simple árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 75 x 66 mm. Cilindrada total: 583 cc. Relación de compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 50 CV a 8.000 rpm. Par máximo 5,3 Kgm a 6.000 rpm.

ALIMENTACION:
2 carburadores Keihin CV de 32 mm. de diámetro. Encendido por descarga capacitiva (CDI) con avance electrónico.

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

BASTIDOR:
Tubular en acero con simple cuna desdoblada a la altura del motor. Horquilla delantera telescópica de 41 milímetros de diámetro y 200 mm. de excursión. Suspensión trasera sistema Pro-Link con amortiguador central de 190 mm. de excursión. Freno delantero simple disco de 276 mm. de diámetro con pinza de doble pistón. Freno posterior de disco de 240 mm. de diámetro con pinza de pistón simple. Neumático delantero 90/90-21. Neumático posterior 130/80-17.

DIMENSIONES:
Distancia entre ejes: 1.505 mm. Longitud máxima: 2.265 mm. Anchura máxima: 905 mm. Altura del asiento: 850 mm. Peso en seco: 183 Kgs. Depósito de combustible: 18 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de cruceo	7,7
CARRETERA	
A 120 km/h de cruceo	6,9
AUTOPISTA	
Conducción rápida	8,5

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	172
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	13,5



PROTAGONISTAS



EN BUSCA DE COCHE

Pedro de Diego no se resigna a estar en paro y sigue buscando coche. Sus miras están puestas en Seat, ya que el Ibiza 16v Gr. A será homologado en junio. El piloto pretende llegar a un acuerdo para que Seat le preste el coche, y la marca asegura que eso no entra en sus planes, aunque reconocen que estarían encantados con un Ibiza en el Campeonato de España de asfalto.



ADIOS A LAS CARRERAS

El veterano Al Unser ha anunciado su retirada de las pistas. El piloto de 55 años, que totaliza en su palmarés cuatro victorias en Indianápolis, 39 triunfos en el Campeonato Indy-Car y tres títulos en este campeonato, abandona las carreras pero deja tras de sí un notable sucesor. Su hijo, Al Unser junior, ya está demostrando que será muy difícil olvidar este apellido.

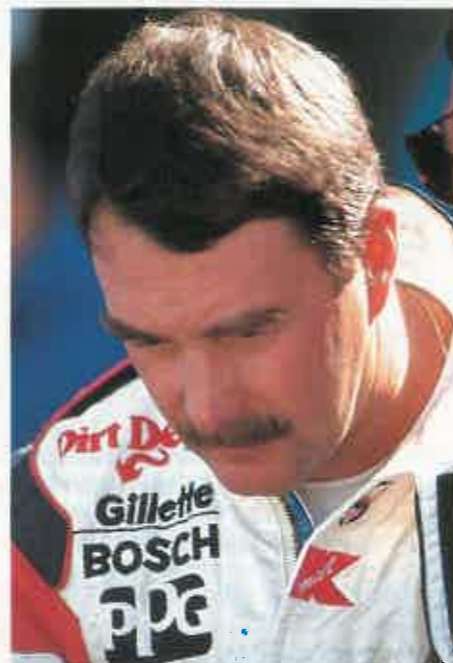
COMIENZO VICTORIOSO

Joaquín Folch, ganador de la Copa FIA de vehículos históricos el pasado año, ha comenzado con buen pie la temporada. En la primera carrera, el «Historische Zandvoort Trophy», el piloto del Lotus 23 se hacía con el triunfo. La victoria de Folch no fue fácil -llegó tras una reñidísima lucha con el Brabham BT6 FJ de Stephan Jocher, pero abre de nuevo la posibilidad de que el piloto catalán pueda renovar el título que logró el pasado año.



Mansell se lo piensa

BERNIE Ecclestone en persona se desplazó hasta Florida para hablar con Nigel Mansell y convencerlo para ocupar el puesto de Ayrton Senna en Williams Renault. La oferta que el gran capo de la Fórmula 1 llevaba en sus manos eran 2.000 millones de pesetas para el piloto y 3.500 millones para el equipo Newman-Hass con el que actualmente corre el piloto británico en Estados Unidos. De aceptar la oferta solo podría disputar siete grandes premios ya que Canadá, Inglaterra, Hungría e Italia coinciden con carreras del Campeonato Indy, que Mansell quiere volver a ganar. Pese a la suculenta oferta, Ecclestone no obtuvo una respuesta concreta ya que la contestación se quedó en el aire hasta después



Comprometido con el equipo Newman-Hass, Nigel Mansell se está pensando la oferta de Williams.

de la gran cita de las 500 Millas de Indianápolis.

De ser afirmativa la respuesta, no sería nada extraño que Mansell y Barrichello fueran compañeros de equipo en Williams Renault la próxima temporada, porque si Mansell vuelve a la F-1 se quedará un año más. Por otra parte, fuertes intereses se están moviendo en Brasil para volver a tener un gran piloto brasileño, como siempre han tenido, y el único actualmente es Rubens Barrichello a quien su equipo no ha dejado libre esta temporada pero que ingresará en las filas de Williams el próximo año.



LE MANS

Honda también estará en las 24 Horas

POR primera vez en su historia, Honda, estará en las míticas 24 Horas de Le Mans. El fabricante japonés quiere unir este nombre mágico a los grandes acontecimientos del automovilismo -Gran Premio de Mónaco, rallyes Safari y Montecarlo, y 500 Millas de Indianápolis- en los que ya ha tomado parte. Para Le Mans, Honda ha preparado tres NSX inscritos en la Categoría 2 (Le Mans GT2), con un motor de 2.977 cc., cuatro válvulas por cilindro y 380 caballos de potencia. Los franceses Bouchut -ganador de la pasada edición con un Peugeot 905- y Gachot, junto con el alemán Hahne, pilotarán uno de los coches, mientras que la segunda unidad estará en

manos de los japoneses Iida, Takahashi y Tsuchiya. Otros dos japoneses, Okada y Simizu compartirán el tercer NSX con un piloto aún sin determinar, que podría ser Duhamel, Favre o Kasuya.



Por primera vez, un Honda podría ganar Le Mans.

EN VOZ BAJA



MARTINEZ DE LA ROSA

«Es duro pasar un año con resultados flojos, pero tengo la esperanza de que mejoren pronto. Nuestro motor Renault todavía es de serie y aún pesa mucho -más de 20 kilos que un Honda-, pero se está trabajando en él».

PILOTA UN FORMULA RENAULT. VIVE TU PASION.



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

UNA AFICION APASIONANTE, PILOTA UN FORMULA RENAULT.

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

¿QUIERES LLEGAR A LA FORMULA 1?

La Escuela Elf-Renault organiza cursos de competición dedicados a jóvenes menores de 25 años, sin experiencia. Si eres seleccionado como Volante Elf95, mejor piloto de la promoción, participarás en el Campeonato Español de Fórmula Renault 1995 como piloto Elf. A partir de ahí, la promoción de categorías superiores dependerá de tus resultados. Esta es tu oportunidad. Aprovéchala.

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



ESCUELA ELF RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA



PADDOCK

CHINA QUIERE CARRERAS

Como primer paso a un futuro Gran Premio de Fórmula 1, China tendrá una carrera de GT el próximo año. Prevista para el 13 de marzo de 1995, será la primera prueba reconocida por la FIA que se celebrará en este país asiático que espera tener listo para 1996 un circuito adecuado para la F-1.



TRIAL

Jordi Tarrés sigue dominando

LOS españoles son los grandes dominadores del Mundial de Trial y Jordi Tarrés se está convirtiendo en el líder indiscutible para sumar su sexto Campeonato del Mundo. El catalán de Gas Gas logró la victoria en la cuarta cita, celebrada en Alemania, y dio además un recital sumando menos de la mitad de puntos que el segundo clasificado. Al triunfo de Tarrés se unió el segundo

puesto de Angel García -Gas Gas- y la cuarta y quinta plaza de Joan Pons -Gas Gas- y Marc Colomer -Beta-; otro español, Amós Bilbao -Montesa- era noveno. Tarrés se destaca en la clasificación provisional con 68 puntos, seguido por Colomer, 58, Ahvala y García, 50, y Pons, 48. Por otra parte, en el Trial Indoor de Pamplona, Colomer era el vencedor, por delante de Amós Bilbao y Jordi Tarrés.

Reformas en Imola

PARA que el Circuito de Imola vuelva a ser escenario de un Gran Premio, será necesario que en el trazado se efectúen algunas modificaciones importantes con el objetivo de aminorar la velocidad de entrada en algunas curvas, entre las que se encuentra Tamburello. La propuesta, que será analizada por una comisión de expertos, contempla la creación de una «chicane» en la curva en que perdió la vida Senna; además, se ralentizará la velocidad de llegada a otros tres puntos problemáticos del circuito italiano como son las curvas de Piratelle y Rivazza y la «chicane» Bassa.



Vilariño puntualiza

ANTE la falta de resultados que está teniendo estas dos últimas temporadas, Andrés Vilariño explicó que seguirá luchando por hacerse con un nuevo título europeo de montaña. Los problemas del pasado año indujeron al piloto vasco a cambiar de coche para esta temporada en la que, de momento, tampoco llegan los resultados esperados; pero recordó, «estamos adaptando el coche a la montaña y volver a ganar es cuestión de tiempo».



FOSTER'S

Jordi Gené, casi en el podio

DURANTE los entrenamientos de la Fórmula 3.000 Jordi Gené se encontró con varios problemas de reglaje y con el cambio que los comisarios hicieron en las medidas de la «chicane», lo que no le permitió mejorar su tiempo y tomó la salida en noveno lugar de la parrilla. En las primeras cuatro vueltas de carrera, el piloto catalán logró situarse en la tercera posición por detrás de Papis y De Simone, posición que Gené mantuvo durante un tercio de la carrera con pragmatismo y sin castigar la mecánica. Sin embargo, a partir

de la vuelta número 20, su Lola Zitek comenzó a perder agarrar en las curvas rápidas, problema que en el circuito de Montmeló degrada especialmente los neumáticos, y este inconveniente no le permitió aguantar el acoso de Sospiri que acabó adelantándole a pocas vueltas del final. Situado en la cuarta posición, Gené mantuvo una prolongada lucha con Lagorce que aprovechaba la inferioridad del catalán en los virajes rápidos para recuperar la desventaja acumulada en otras zonas del trazado.



F. 3000

Pérez-Sala tercero

LUIS Pérez-Sala demostró su talento en la Porsche Supercup desde los primeros compases de la carrera a la que acudía como piloto invitado a los mandos de un Porsche oficial. Inmediatamente después de la salida, que tomó en el cuarto lugar, pasó a la tercera posición intentando dar alcance a Hezemans, que iba segundo. En repetidas ocasiones Sala sacó a relucir su buen hacer con adelantamientos a final de recta que dieron un tono de alta profesionalidad a su actuación. Al llegar a la mitad de la carrera los excesos cometidos con anterioridad mermaron la competitividad de su coche y Pérez-Sala pasó a la quinta posición.



SUPERCUP

Ya en los últimos momentos, cuando Hezemans y Haupt dominaban la prueba, la lucha entre ambos acabó en la última vuelta cuando chocaron. El accidente dio lugar a que Giroix y Malcher pasaran a las dos primeras posiciones y Sala quedara tercero.

PADDOCK



INDIANAPOLIS PARA AL UNSER

El joven Al Unser, con el Penske Mercedes con el que logró la «pole» en los entrenamientos oficiales, ha sido el vencedor de las 500 Millas de Indianapolis en las que Gilles Villeneuve era segundo. Por su parte, Nigel Mansell y Mario Andretti padecían sendos accidentes sin consecuencias graves.

COMENZO EL ACROPOLIS

Con su compañero de equipo, Colin McRae, por delante, Carlos Sainz era segundo al finalizar la primera etapa del Acropolis. El español, que no estaba muy contento con el nuevo Subaru Impreza, se imponía a los Toyota de Auriol y Kankkunen con los que seguirá luchando por la victoria.

ASPAR, FILICE Y GAVIRA

En la tercera prueba del año del Open Ducados, celebrada en Jerez, Aspar (Yamaha) se imponía en la carrera de 125 a Alzamora y Alvaro. Filice (Yamaha) era el vencedor de 250, tras una dura batalla con D'Antín que se caía a cuatro vueltas del final. En Supersport la victoria era para Gavira, con Honda.

FIESTA PORSCHE

En el circuito del Jarama se celebró el Gran Premio Posche, III Trofeo Bridgestone que, organizado por el Club Porsche España, contó con una treintena de incritos. Los mejores de esta edición fueron: Wolfgang Santner, con 968 CS, Carlos Hernández, con 911 Carrera Cabrio, y Esteban Gené, padre de Jordi y Marc, con 911 T 3.3.

AMERICANOS EN ZARAGOZA

Reservada a vehículos fabricados en Estados Unidos, con la excepción de los Dodge Dart que Barreiros hizo en España, la Asociación Aragonesa de Clásicos Deportivos organiza una concentración los días 25 y 26 de junio. Los interesados pueden llamar al teléfono: 976/38 62 12.

XII RALLYE DEL ATLAS

El regreso de Mitsubishi

La reaparición del Mitsubishi Pajero no pudo ser más sonada. La infalible escuadra Citroën estuvo cerca de perder la carrera en la última etapa. En motos, Jordi Arcarons impuso su ley de forma magistral sobre un terreno que le va.

OCHENTA y dos motos y sesenta automóviles establecieron en Beziers, contrarreloj, el orden de salida sobre un largo y deslizante circuito. Pierre Lartigue estrenaba la evolución del ZX Rallye Raid ya probada por Auriol en Túnez. Las suspensiones delanteras de brazo oscilante han sido sustituidas por las tradicionales, disponiendo ahora de espacio suficiente para albergar una rueda de repuesto bajo el capó. Esto mejora el reparto de pesos, que de paso los técnicos han aligerado en sesenta kilos, a costa de endurecer un poco las reacciones del ♦♦♦



Jordi Arcarons venció por segunda vez esta carrera. Para el piloto de KTM no resultó fácil, ya que tuvo que superar un importante retraso inicial. Olivier y Magnaldi nada pudieron hacer ante su remontada.



Bruno Saby y su copiloto Dominique Serieys dieron la sorpresa en la carrera marroquí. Mantuvieron un permanente acoso a los Citroën, quedando en segundo lugar.



Con un Mitsubishi Pajero del equipo Sonauto, Jean-Pierre Fontenay y Bruno Musmarra ganaron la categoría T1. Para ello tuvieron que luchar duro contra De Lavergne y Arguelles hasta que rompieron.

En T2, Dominique Housleux y Jean-Paul Cottret demostraron dominar esta clasificación, ganando holgadamente la carrera con el Nissan Terrano preparado por Dessoude.



Entre los dos ruedas motrices se desató una furiosa batalla. Jean Louis Schlessor ganó y entre él y Cyril Neuveu (Bourgoin Proto) hubo palabras muy duras al llegar a Marrakech.

tren anterior. Lartigue ganaba la etapa, haciendo otro tanto en motos Alain Olivier con su Kawasaki KLX.

Un largo enlace llevaba la carrera hasta Gandía, antes de una especial en tierras españolas que fue recordada por las autoridades en 78 kilómetros, quedando el tramo comprendido entre Albox y Tíjola.

Ya en tierras africanas, comenzaba en Nador un evidente distanciamiento del líder Lartigue, aprovechando el retraso que diferentes problemas técnicos produjeron en la marcha de Auriol, Salonen y Saby. Arcarons veía peligrar sus ambiciones de victoria al desprenderse el protector del cárter y perforar un latiguillo de refrigeración a cien kilómetros de distancia. Afortunadamente, la KTM aguantó esta prueba de fuego sin romper. Los únicos españoles en coches, Dalmau y Foj, conseguían entrar en meta con su Mercedes en quinta posición, quedando en la general cuartos.

En la etapa de 424 kilómetros entre Bouarfa y Rissani, Bruno Saby se aprovechó de una sorprendente velocidad punta de su Pajero y adelantó espectacularmente a los tres Citroën para llegar primero a la meta. Por su parte, Arcarons se jugaba el todo por el todo para evitar quedarse descolgado del líder Olivier y ganaba la etapa, aproximándose a unos siete minutos del francés. Todavía demasiado para pensar en la victoria... Dalmau veía cómo desaparecía el espejismo del día anterior al sufrir dos pinchazos consecutivos, incidencia que volvería a castigarles sin piedad al día siguiente y que, a pesar de volver a remontar hasta el décimo puesto sentenciaría su resultado final.

El siguiente salto hasta la ciudad de Zagora estabilizó las clasificaciones. Lartigue se aprovechaba de un despiste de Serieys, el navegante de Saby, para adelantarse. Arcarons demostraba sus dotes de orientación y superaba a Olivier.

Timo Salonen se resarcía entre Zagora y Tinerhir de haberse mantenido hasta entonces en un segundo plano a causa de averías en su ZX «de los antiguos», claramente más lento que los de sus compañeros de equipo. Siendo ahora piloto de asistencia rápida, y en su afán de remontar hasta los Citroën pun-



Con esta segunda victoria en el Atlas, Arcarons demostró mucho temple y dominio de esta especialidad. Acosó a Olivier hasta que este rompió el motor, escapándose hacia la victoria.

Ramón Dalmau y Javier Foj llegaron a estar quintos en la general. Los pinchazos los relegaron a la décima posición. Además, en la última etapa tuvieron que completar el circuito con un amortiguador suelto.

Antonio Boluda utilizó todas sus dotes de pilotaje para hacerse con un excelente sexto puesto. En las etapas de orientación cometió errores, sin los cuales hubiera mejorado este resultado.

teros, los superó dejando a Lartigue picándose con Saby. Pique que conllevaría unas cuantas palabras entre los veteranos pilotos a la llegada sobre la forma de adelantar de Saby, que pondría el Mitsubishi en segunda posición. Auriol, al que nunca se le ha dado bien el rallye marroquí, se mantenía tercero de la general, acumulando puntos de forma más discreta. Olivier rompía la cadena de distribución de su motor, dando la oportunidad que esperaba Arcarons, quien se hacía con un precioso cuarto de hora sobre el segundo en la general, Magnaldi. La travesía del Atlas fue lo más bonito del rallye y los dos líderes se mantuvieron. El susto para Citroën vino después, en el Gran Premio de Marrakech, donde terminaba la prueba. Al ir a tomar la salida de la segunda vuelta al circuito, Lartigue se dio cuenta de que su transmisión delantera fallaba. El tiempo de reparar no auguraba nada bueno ante los cinco minutos de diferencia respecto a Saby, que ya tomaba la salida. El Mitsubishi entró sobre una llanta y Lartigue, pese a una pequeña penalización por su tardanza en picar en el control, mantuvo la suficiente ventaja para vencer.

JUAN LUIS SOTO

CLASIFICACIONES

COCHES

- 1º Lartigue/Perin (Citroën ZX), 18.47.50.
- 2º Saby/Serieys (Mitsubishi Proto), 18.56.27.
- 3º Auriol/Picard (Citroën ZX), 19.08.48.
- 4º Salonen/Gallagher (Citroën ZX), 20.41.42.
- 5º (1º T1) Fontenay/Musmarra (Mitsubishi Pajero), 23.29.57.
- 6º Guedes/Dubois (Nissan Terrano), 23.40.50.
- 7º (1º dos ruedas motrices) Schlessor (Schlessor), 23.52.28.
- 8º Neuveu/Dámira (Bourgoin Proto), 24.08.09.
- 9º Kleinschmidt/Cottel (Schlessor), 24.26.35.
- 10º Dalmau/Foj (Mercedes 500 GE), 24.48.57.
- 11º (1º T2) Housleux/Cottret (Nissan Terrano), 24.59.48.
- 12º Traglio/Dominella (Nissan GR), 25.11.34.
- 12º Borne/Leran (Nissan Terrano), 25.30.34.

MOTOS

- 1º Arcarons (KTM), 21.39.20.
- 2º Magnaldi (KTM), 21.50.25.
- 3º Olivier (Kawasaki), 21.58.29.
- 4º Sainct (Honda), 22.19.36.
- 5º Agradi (Honda), 22.45.50.
- 6º Boluda (KTM), 25.01.47.
- 7º Theric (Honda), 25.53.37.
- 8º Algay (KTM), 27.04.14.
- 9º Marques (Honda), 27.27.29.

GRAN PREMIO DE ESPAÑA DE F-1

Una avería en el cambio del Benetton-Ford B194 privó a Michael Schumacher de la victoria y permitió a Damon Hill romper la buena racha de su rival. Las explicaciones sobre la avería no convencieron y despertaron polémica.

ESTE Gran Premio pasará a la historia por la magnitud de la mentira que dijo Michael Schumacher sobre la avería que ocurrió al cambio y por la reiteración de la cobardía de Flavio Briatore, que ha respaldado para elevar a su pupilo a la categoría de héroe. En la Fórmula 1 es relativamente fácil distorsionar la realidad con argumentos tecnológicos difíciles de analizar. ♦♦♦



Milagro en Montmeló



sin embargo, ni Schumacher, ni Briatore, ni nadie, puede tragarse la historietita de que un piloto termine en segunda posición con una sola velocidad, la quinta, de las seis que posee el cambio del Benetton B 194. Por razones evidentes y tantas veces explicadas, Schumacher convirtió la superioridad de su monoplaça y su buen quehacer en una tiranía deportiva que acabó por polarizar totalmente los entrenamientos del Gran Premio, hasta lograr la «pole position» con el tiempo de 1.21.908, casi un segundo más rápido que Damon

Hill que, por otra parte, al encontrarse con un trazado rápido pudo paliar los talones de Aquiles que caracterizan a su Williams FW 16.

A pesar de los normas restrictivas impuestas por la FIA para limitar las prestaciones de estos monoplaças, el único entre todos los monoplaças presentes que había mantenido el mismo nivel de superioridad frente a sus rivales fue, sin duda, el Benetton B 194. Aunque los tiempos

registrados por Schumacher no habían derribado el récord de Montmeló, estaba claro que su liderazgo absoluto no se había fisurado, a pesar de una evidente recuperación no sólo por parte de los Williams, sino también de McLaren. De hecho, en la lucha por la «pole position» se evidenció que los Williams eran algo más conducibles que antes y el equilibrio del ensamble McLaren-Peugeot había alcanzado un nivel muy satisfactorio. A pesar del calor que hizo en Montmeló, el motor Peugeot A6 dio pruebas de fiabilidad mecánica

Una insignificante avería hidráulica privó a Mika Häkkinen de un enfrentamiento con Schumacher y Damon Hill. En su regreso a las pistas, Eddie Irvine logró un excelente resultado para la escudería Jordan-Hart.



CRONICA DE UNA PANTOMIMA

Desde el Gran Premio de San Marino, la intriga es el diálogo de la Fórmula 1. Intereses creados y juegos malabares en clave política, han desencadenado una aparente crisis que no va más allá de la guerra de los botones y cuyo detonador ha sido una carta que Flavio Briatore envió a la FIA, en la cual les hacía responsables de la dudosa fiabilidad de los coches, ya que por falta de tiempo no se habían podido desarrollar debidamente las modificaciones impuestas por la FIA. Esta es la historia cronológica del drama tragicómico:

En la tarde del día 25, Briatore envió una carta a la FIA en la que les hacía responsables de posibles accidentes causados por las normativas impuestas con precipitación.

Tarde del día 26: Los pilotos se reúnen en Montmeló y deciden no correr si no se hace una «chicane» en la recta Nissan.

13.25 h: Los comisarios FIA llevan a cabo el control técnico del Benetton B 194 y lo consideran verbalmente apto para la carrera.

Noche del día 26: La organización del G.P. considera imposible realizar dicha «chicane» y se limita a cortar la Nissan con dos barreras de neumáticos.

8.15 h del día 27: Benetton, al carecer de la pegatina oficial del control técnico de la FIA, que siempre se entrega al día siguiente de la verificación, y a raíz de la carta

de Briatore, no se consideran verificados ni aptos para participar en la carrera a los B 194.

Entre las 8.45 h y las 9.15 h: Briatore, con el respaldo de Bernie Ecclestone, emprende por los boxes una campaña de solidaridad y logra que todos los equipos británicos se abstengan de participar en el G.P. como medida de presión sobre la FIA.

9.30 h: Sólo participan en los entrenamientos los siguientes equipos: Tyrrell, Ferrari, Minardi, Larrousse y Sauber. Nueve coches en total.

Entre 8.30 h y 10.15 h: Niki Lauda, portavoz de la GPDA logra el consenso de todo los pilotos para aceptar la estructuración de la «chicane», la reducción de la potencia de los motores y las modificaciones aerodinámicas.

11.25 h: Briatore, Lauda, Ecclestone y Mosley se reúnen en el «motorhome» de la FIA para discutir la situación. A pesar de la gravedad de la situación, Briatore acepta retirar la famosa carta. Lauda, por parte de la GPDA, expresa su conformidad con todo y la FIA entrega a Benetton la ficha de validez técnica para la carrera.

12 h: En Montmeló todos dan por hecho que el G.P. se disputará con nueve monoplazas, o bien se aplazará su fecha en el calendario FIA.

12.05 h: Briatore sale corriendo de la reunión y anuncia a su equipo que se ha llegado a un común acuerdo y que todos los equipos de la abstención tomarán parte en los entrenamientos y en el G.P. Desde ese momento, la FIA ha perdido su hegemonía de poder.

12.45 h: Briatore afirma que, durante la noche del día 26, sus ingenieros habían analizado los Benetton B 194 y descubrieron que en realidad no eran tan peligrosos. Y además, todos los pilotos estaban conformes con participar, ya que las medidas de seguridad eran satisfactorias, y por último, no puede



Niki Lauda, como portavoz de la GPDA, explica a Gerhard Berger los detalles de los acuerdos entre pilotos.

negar a Schumacher su deseo de participar.

15 h: Ecclestone hace una visita a la sala de prensa y manifiesta su apoyo a la decisión tomada por la mayoría de los equipos, y recalca que en la reunión matinal se ha acordado formar una comisión técnica compuesta por tres pilotos y ocho técnicos de diferentes equipos cuyo cometido será el de modelar el reglamento técnico a seguir. En las votaciones de dicha comisión será necesario el 80 por ciento de los votos para cualquier aprobación.

15.40 h: Mosley, presidente de la FIA, acude a la sala de prensa y, tras explicar por enésima vez lo mismo de siempre, reitera el acierto de la FIA respecto a las limitaciones aerodinámicas y puntualiza que la potencia no es sinónimo de peligro en este momento. Junto a esto, y de pasada, dice que aceptará las propuestas de la nueva comisión, siempre y cuando sean sensatas e interesantes.

16 h: Todo parece haber vuelto a la calma; sin embargo, no está claro por qué razón la unión entre Mosley y Ecclestone se ha fisurado. Evidentemente, Ecclestone es el vicepresidente de la FIA y, en consecuencia, debería haber tomado parte en las decisiones técnicas. Lo peor de esta situación es que se ha creado un vacío de poder que ha roto el equilibrio entre la FIA y la FOCA, cuyas consecuencias se han de ver.



Momentos después de la carrera, Schumacher explica a Walkinshaw lo ocurrido.

y térmica, aunque todavía no tenía la potencia esperada. Por otra parte, Mika Hakkinen y Hill tenían puesto a Schumacher en la mira, con el firme propósito de quebrantar la buena racha que disfrutaba.

A pesar de esas «malvadas» intenciones, todos opinaban que el Gran Premio se iba a convertir en un festival Schumacher, cuyo himno iba a ser un segundo de ventaja por vuelta al inmediato seguidor; y de hecho así comenzó la sonata al encenderse el semáforo verde. Afortunadamente, la salida de este Gran Premio no se convirtió en el contratipo de aquella de 1978 en Monza, que costó la vida a Ronnie Peterson por la imprudencia de Brambilla y Patrese. En esta ocasión, Jean Alesi, al in-

tentar adelantar, se salió tanto de la pista que pisó la raya amarilla, afortunadamente logró remontar al tercer puesto sin embestir a nadie, lo que de haber ocurrido en la parrilla de Montmeló hubiese propiciado un «bing bang» de consecuencias imprevisibles. Mientras Schumacher llegaba solo a la curva Elf y emprendía una huida espectacular a un ritmo de un segundo y medio por vuelta más rápido que Hill, su inmediato seguidor, Gerhard Berger se salía de la pista a final de la recta por un choque posterior de un piloto no identificado.

Desde ese momento hasta la vuelta 22, Schumacher desarrolló impertinente una carrera impecable y en 20 vueltas se había distanciado de

Hill 19,5 segundos. Algo increíble. Al mismo tiempo, Hakkinen se mantenía a una distancia prudencial de Hill y, para jugar con ventaja, entró a repostar y a cambiar los neumáticos en la vuelta 16, cuatro antes que Hill y seis antes que Schumacher. A la vista de estas connotaciones, sólo un problema mecánico o un error humano podía arrebatar la quinta victoria consecutiva a Schumacher que, por otra parte, estaba disputando el Gran Premio del espejo, ya que competía contra sí mismo.

Sin embargo, cuando en la vuelta 22 Schumacher entró a repostar por primera vez, se encontró con la sorpresa de que el cambio del B 194 se había quedado bloqueado con la quinta velocidad engranada. Según la versión oficial y oficiosa, reiterada posteriormente por el mismo Schumacher en la rueda de prensa posterior a la carrera, logró arrancar con la quinta velocidad, recorrió la línea de boxes a 80 por hora en quinta y, una vez de vuelta a la pista, rodó hasta la vuelta 46 sólo con la quinta velocidad; volvió a repostar en la 46 con el correspondiente arranque en quinta y así terminó la carrera en la segunda posición. En esta versión rocambolesca de los hechos, los datos no concuerdan, ya que Schumacher, con el B 194 en perfecto estado, rodaba en 1.25.768 en la vuelta decimoprimer y en 1.27.732 en la ♦♦♦



Pier Luigi Martini logró un merecido quinto puesto y aportó al equipo Minardi-Ford los dos primeros puntos de la temporada.



Los pilotos de Benetton discuten con Briatore y Brawn el camino a seguir en la disputa técnico-política.



Martin Brundle realizó una carrera inteligente y con posibilidad de éxito. Una avería en la transmisión le obligó al abandono.

vuelta antes de repostar por primera vez. Curiosamente, en las vueltas siguientes y sólo con la quinta velocidad, rodaba en 1.27.421, tal y como lo hizo tres vueltas más tarde. Desde ese momento hasta el final de la carrera, el tiempo medio de Schumacher fue de 1.28.00., que si se contrasta con los tiempos de Hill en

las últimas diez vueltas se descubre que entre ambos había escasamente un segundo de diferencia, y por si esto fuera poco, en la antepenúltima vuelta, Hill rodó en 1.29.325 y Schumacher en 1.32.240. Además, los que siguieron la carrera a pie de pista, comprobaron que Schumacher cambiaba con una frecuencia más

espaciada, pero utilizaba las marchas. Si se rememora aquel Gran Premio de Brasil de 1992, carrera en la cual Ayrton Senna dio la última vuelta sólo con la sexta velocidad, se descubre que perdía 20 segundos por vuelta, hecho normal con un F1 sin relaciones del cambio.

Al final de las 65 vueltas de que constaba el Gran Premio, Schumacher cruzó la meta en segunda posición con 24.166 segundos de diferencia respecto a Hill, con lo cual, según la versión oficial y oficiosa, un monoplaça monomarcha es un segundo más lento que otro con seis velocidades. Junto a esto, existe lo mejor, o sea, las palabras lapidarias de Briatore: «Esta ha sido la mejor carrera de Michael, un verdadero milagro». Y para rematar, la mentira piadosa del protagonista de la hazaña: «Terminar en segunda posición con todos los problemas que he tenido con el cambio, es equivalente a ganar la carrera».

Sin lugar a dudas, está claro que este excelente piloto de nombre Schumacher, precisa ser revestido con múltiples actos heroicos, hazañas de tebeo y otras artimañas pu-



En esta ocasión Mark Brundell dio el campanazo al lograr la tercera posición.



MONTMELO EN BREVE

ESFUERZO INUTIL

El equipo Sauber fue el único que modificó los laterales del habitáculo de sus dos monoplaças según las normas de la FIA; sin embargo, la estructura incorporada dificultaba la salida del piloto del habitáculo, razón por la cual, el coche fue contestado por la Federación Internacional.



NO HUBO DRAMA

En la primera sesión de clasificación, Bertrand Gachot cometió un error en la «chicane» Nissan y, al chocar contra las columnas de neumáticos, poco faltó para que uno de éstos fuera a estrellarse contra su cabeza, hecho que, de haber sucedido, hubiese tenido trágicas consecuencias. A pesar de la evidencia de lo ocurrido, ni la FOCA, ni la GPDA, ni la FIA cuestionaron el peligro latente.

DE NINGUNA MANERA

Ni siquiera con el ridículo número de nueve monoplaças en pista, el equipo Ferrari logró alcanzar un buen resultado en los entrenamientos. De hecho, en los primeros y conflictivos entrenamientos del viernes, Mark Blundell, con el Tyrrell 022, logró el mejor tiempo al rodar en un tiempo de 1.26.144; sin embargo, Jean Alesi no consiguió mejorar su actual registro, que es de 1.26.539.

COMPLICADA ELECCION

En una rueda de prensa mantenida por Frank Williams antes del Gran Premio, afirmó que por el momento David Coulthard ocupará el puesto de Ayrton Senna, a la espera de tomar una decisión definitiva para esta temporada y la próxima. En cuanto a la decisión de Nigel Mansell, todo está envuelto en una nube de misterio.



HUBO SUERTE

En los últimos compases de los entrenamientos del sábado, Andrea Montermini, que había ocupado el puesto de Ratzemberger, perdió el control de su monoplaça al negociar la curva que da entrada a la recta de tribunas. Primero se estrelló contra el muro de protección y luego rebotó a la pista. Afortunadamente, el trauma craneal fue leve y las fracturas en ambos pies fueron de escasa importancia. De haberse convertido en una tragedia, además de especular sobre la peligrosidad de la F-1, se hubiese cuestionado por qué razón junto al muro de protección se había quitado una de las dos filas de neumáticos.



ECCLESTONE LLORO

A las 12 de la mañana del sábado, se inauguró en la glorietta del circuito un monumento en memoria de Ayrton Senna y Roland Ratzenberger. En el acto de inauguración se mantuvo 30 segundos de silencio mientras se escuchaba «El Canto de los Pájaros» de Pablo Casals.





La derrota de Ferrari sembró el nerviosismo en la cúpula directiva de Maranello.

blicitarias, que un buen día crearán ese nuevo mito de que carece la F1. Y una vez subido al Olimpo, su indiscutible talento hará olvidar aquellas «bolas» que inventaron sus asesores, y respecto a aquella historia de Montmeló de 1994 se comentará con complacencia: «Decían que se había quedado con una sola marcha y le quedaban tres, sin embargo logró hacer una gran carrera y terminó segundo».

Al margen del cuarto puesto logrado por Alesi a una vuelta de Hill, diferencia de considerable importancia y que demuestra el desconcierto técnico del equipo de Maranello, el honor del Cavallino se salvó en parte gracias a una lucha cerrada que Alesi mantuvo con Martin Brundle, y que al final se desvaneció por un problema de transmisión en el McLaren Peugeot MP4/9.

La sorpresa y la hofetada moral vino sobre todo por la tercera plaza, ocupada por Mark Blundell y su Tyrrell Yamaha 022, para el que terminar por delante de un Ferrari ha representado un hecho cuyo valor es preferible olvidar. Pero no todo terminó con el éxito de Blundell, ya que en quinto lugar se situó Pierluigi Martini, a los mandos del Minardi, y tras él Eddie Irvine que, al regresar a las pistas después de la sanción de la FIA, demostró una gran valía al

llevar a esa posición el Jordan Hart, resultado también de los múltiples abandonos.

Tampoco en esta ocasión Hakkinen pudo demostrar su agresividad combinada con el buen nivel de equilibrio alcanzado por McLaren y Peugeot. De hecho, el joven piloto finlandés acertó en repostar antes que sus rivales y por eso pudo liderar la carrera entre la vuelta 22 y la 30, para luego pasar a la segunda y tercera posición. Cuando todo parecía indicar la presencia del piloto de McLaren en el podio, una fisura en un conducto de refrigeración hizo subir la temperatura del motor hasta causarle la rotura, que en realidad no contestó la fiabilidad del A6, todavía en plena fase de evolución.

Este Gran Premio, disputado bajo el síndrome de la peligrosidad de la F-1 y con un descontento generalizado por los politiquesos y las restricciones técnicas, ha venido a demostrar que la pirámide de la competitividad sigue inalterada y, de no haber sido por un problema mecánico en el cambio del Benetton, Schumacher hubiese doblado incluso al tercer clasificado. Esto demuestra que lo más difícil en la F-1 no es hacer un coche competitivo, sino lograr que nogane siempre el mismo. ●

GIGI CORBETTA

CLASIFICACIONES

- | | |
|---|---|
| 5. M. Schumacher (Benetton Ford) 1.21.908 | 0. D. Hill (Williams-Renault) 1.22.559 |
| 7. M. Hakkinen (McLaren Peugeot) 1.22.660 | 6. J. Lehto (Benetton Ford) 1.22.983 |
| 14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.23.594 | 27. J. Alesi (Ferrari) 1.23.700 |
| 28. J. Berger (Ferrari) 1.23.715 | 8. M. Brundle (McLaren Peugeot) 1.23.763 |
| 2. D. Coulthard (Williams Renault) 1.23.782 | 3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.23.969 |
| 8. M. Blundell (Tyrrell Yamaha) 1.23.981 | 30. H. Frentzen (Sauber Mercedes) 1.24.254 |
| 15. E. Irvine (Jordan Hart) 1.24.930 | 24. M. Alboreto (Minardi Ford) 1.24.996 |
| 10. G. Morbidelli (Footwork Ford) 1.25.018 | 20. E. Comas (Larrouse Ford) 1.25.050 |
| 19. O. Beretta (Larrouse Ford) 1.25.161 | 23. P. Martini (Minardi Ford) 1.25.247 |
| 26. O. Panis (Ligier-Renault) 1.25.577 | 25. E. Bernard (Ligier Renault) 1.25.766 |
| 9. C. Fittipaldi (Footwork Ford) 1.26.084 | 12. J. Herbert (Lotus Mugen Honda) 1.26.397 |
| 11. Zanardi (Lotus Mugen Honda) 1.27.685 | 31. D. Brabham (Simtek Ford) 1.28.151 |
| 34. B. Gachot (Pacific Ilmor) 1.28.873 | 33. P. Belmondo (Pacific Ilmor) 1.30.657 |

CLASIFICACION FINAL

1. Damon Hill (Williams-Renault) 1.36.14.374. 2. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.36.38.540. 3. M. Blundell (Tyrrell-Yamaha) 1.37.41.943. 4. J. Alesi (Ferrari) 1.36.40.141. 5. P. Martini (Minardi-Ford) 1.37.12.385. 6. E. Irvine (Jordan-Hart) 1.37.32.798. 7. O. Panis (Ligier-Renault) 1.36.44.800. 8. E. Bernard (Ligier-Renault) 1.36.15.687. 9. A. Zanardi (Lotus-Mugen) 1.37.42.211. 10. D. Brabham (Simtek-Ford) 1.37.05.051. 11. M. Brundle (McLaren-Peugeot) 1.27.57.425.

VUELTA RAPIDA: M. Schumacher (Benetton Ford), 1.25.155

ABANDONOS.

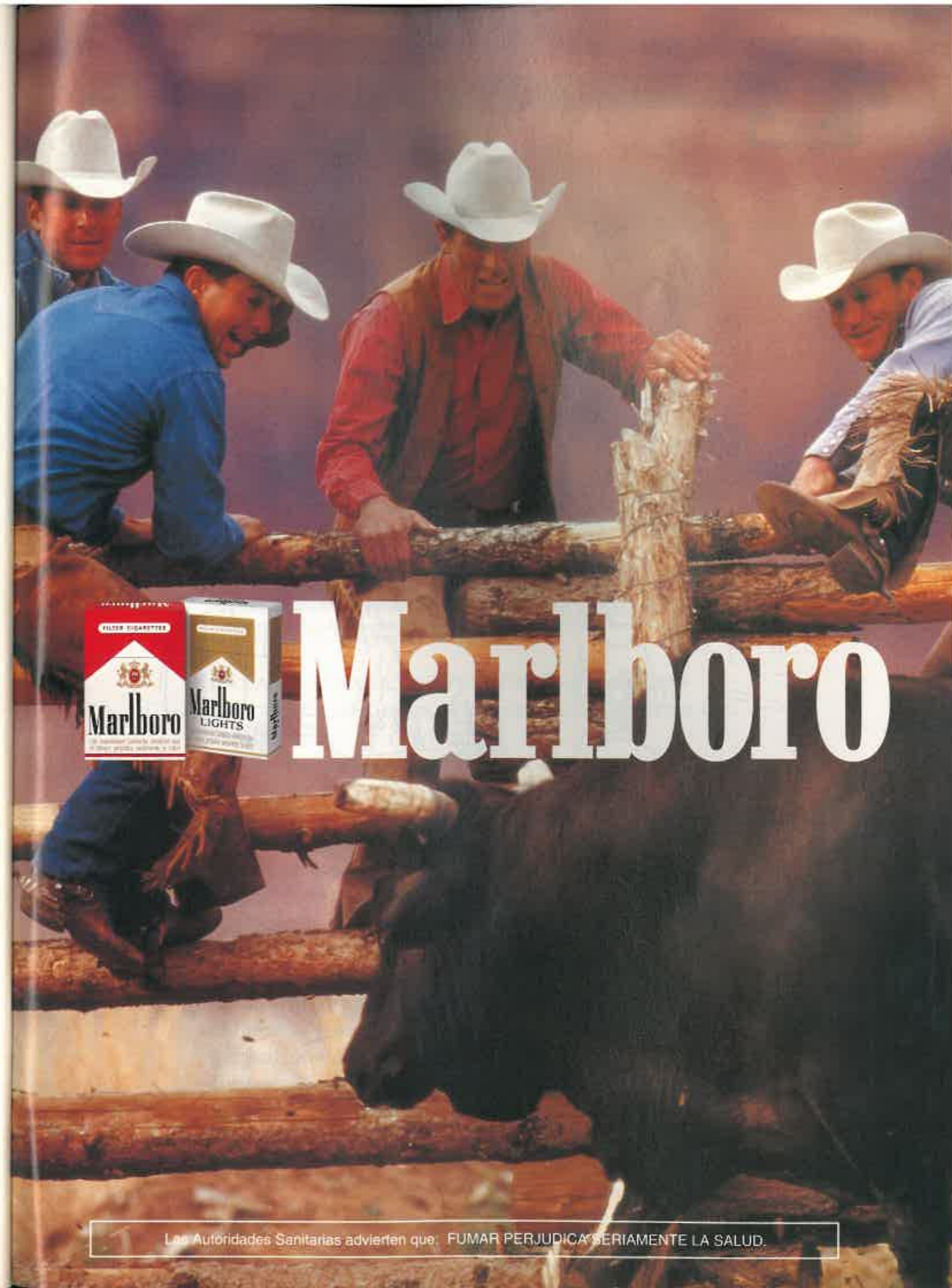
J. Lehto, motor. M. Hakkinen, motor. J. Herbert, accidente. R. Barrichello, motor. C. Fittipaldi, motor. D. Coulthard, electricidad. B. Gachot, fondo plano. G. Berger, cambio. G. Morbidelli, presión gasolina. H. Frentzen, cambio. E. Comas, radiador. U. Katayama, motor. M. Alboreto, motor. P. Belmondo, accidente. O. Beretta, accidente.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. M. Schumacher, 46 puntos. 2. D. Hill, 17 puntos. 3. G. Berger, 10 puntos. 4. J. Alesi, 9 puntos. 5. R. Barrichello, 7 puntos. 6. N. Larini, 6 puntos. 7. M. Brundle, 6 puntos. 8. M. Blundell, 4 puntos. 9. M. Hakkinen, 4 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Benetton Ford, 46 puntos. 2. Ferrari, 25 puntos. 3. Williams Renault, 17 puntos. 4. Jordan Hart, 11 puntos. 5. McLaren Peugeot, 10 puntos. 6. Tyrrell Yamaha, 8 puntos. 7. Sauber Mercedes, 6 puntos.





Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

EN LAS MONTAÑAS DE TENNESSEE, el ansia de aprender de las jóvenes generaciones, se compensa con la sabiduría de los mayores.

Charles Ray McGee, tiene fama de ser el mejor entrenador de perros del Condado de Moore (aquí aparece todo orgulloso con su perro Jake). Él es la persona idónea con quien el joven Bob Hobbs debe hablar, si quiere empezar a educar a su cachorro.

Las mejores tradiciones de estas tierras, desde el adiestramiento de perros campeones, hasta la elaboración de un whiskey tan premiado como el nuestro, han pasado de generación en generación.

Después de probar Jack Daniel's se alegrará de saber que siempre seguirá siendo así.



Ponga a prueba nuestros productos.
Nosotros lo hacemos.



El equipo de investigación de BP pone a prueba cada día nuestros productos, sometiéndolos a las condiciones más duras en tierra, mar y aire. Todo ello para asegurar que los combustibles, carburantes y lubricantes que usted encuentra en su Estación de Servicio BP son los más avanzados, como las nuevas gasolinas sin plomo y los lubricantes de última generación.

Venga a BP y pónganos a prueba.

BP. EN MOVIMIENTO



F-1 EN ESPAÑA



HILL ROMPIO LA RACHA

Motor 16

NUEVO

7 de junio 1994

Núm. 555 • 375 ptas.

VW POLO

MADE IN SPAIN
A LA VENTA EN OCTUBRE



COMPARATIVA



BMW 325i COUPE

SAAB 900 TURBO COUPE

DEPORTIVOS DE ETIQUETA