UN MERCEDES PARA EL PUEBLO CHINO

SEMANAL

Motor 16

29 de noviembre 1994 • Núm. 580 • 375 ptas.

RENAULT LAGUNA 2.2 D
LLEGO EL DIESEL

BMW 750 i
TODAVIA MAS

◆ 326 CABALLOS ◆ 12 CILINDROS ◆ NAVEGACION VIA SATELITE

RENAULT
EL PLACER DE VIVIRLOS

ALUCINA, CAMALEÓN. EN SU COLECCIÓN '95, TWINGO TRAE UNA VERSIÓN CON DOS PEDALES. TWINGO EASY. EL COCHE CON CAMBIO DE MARCHAS MANUAL SIN PEDAL DE EMBRAGUE. ELEVALUNAS ELÉCTRICO. CIERRE CENTRALIZADO DE PUERTAS CON MANDO A DISTANCIA. RETROVISORES EXTERIORES ELÉCTRICOS. SISTEMA ABS OPCIONAL. Y, EN TODA LA GAMA, 8 COLORES EXCLUSIVOS PARA LLEVAR EN LA PIEL. NUEVO RENAULT TWINGO UN COCHE DE COLECCIÓN.

TWINGO COLECCION 95

Más de 2.000 instalaciones a su servicio. **RENAULT** recomienda lubricantes ELF

*DISPONIBLE SÓLO EN VERSIÓN TWINGO EASY.

ESTA SEMANA

5 **EDITORIAL**

6 **LA FOTO**
Estela de esperanza

8 **PUNTO DE MIRA**

14 **LO ULTIMO**
Nuevo concepto de coche urbano Mercedes. La marca alemana estudia producir en China un modelo urbano sobre la base de la Clase A.

18 **AL VOLANTE**
Nuevo BMW 750i. BMW cierra su gama por arriba, con su modelo más equipado.

22 **Renault Laguna Diesel.** Un motor diesel de 12 válvulas mueve esta nueva versión del coche francés.

26 **Nuevo Range Rover.** El todoterreno más exclusivo llega con mayor lujo y equipamiento.

28 **Seat Ibiza 1.8 16V.** Para celebrar el décimo cumpleaños del Ibiza, en Seat han decidido regalarle el motor más potente.

32 **A FONDO**
Suzuki Vitara 1.6i 16V Ruedas Anchas. El pequeño Suzuki se presenta con más potencia y ruedas de mayor dimensión.

38 **FUERA DE SERIE**
40 Años de Mercedes SL. Los cabrio de Mercedes cumplen 40 años llenos de éxitos.

45 **PRECIOS**

76 **CUENTENOS SU CASO**

78 **DEPORTE**
Equipo Benetton Formula. Un viaje al lugar donde se ha construido el coche campeón del mundo de F1.

84 **Tres Horas de Zhuhai.**

89 **A todo gas.**

92 **Turismos en Jerez.** Villacieros venció en la carrera y Adrián Campos se convirtió en nuevo campeón de España.

98 **JUAN BALLESTA**

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas, sin IVA. Gastos de transporte incluídos. Precio Portugal: 590 escudos.

28 **Seat ha presentado el Ibiza más potente de su historia: el 16 válvulas.**

26 **Nuevo Range Rover.**

84 **Tres Horas de Zhuhai (China).**

92 **Adrián Campos logró el título de España en una carrera en la que venció Villacieros.**

32 **Suzuki presenta un Vitara con ruedas anchas.**

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

UN REFRESCANTE CHAPARRON siempre es bienvenido por la gente que hace el carbón que se utiliza para suavizar el sabor de Jack Daniel's. El proceso de quemar la madera de arce es un trabajo muy sofocante, pero el carbón vegetal que resulta, bien vale la pena. El carbón se introduce en cubas tan altas como una habitación. Después, nuestro whiskey se filtra a través de la cuba, gota a gota. La suavidad que este método proporciona a Jack Daniel's compensa por todo el calor que se pasa, llueva o no llueva.

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente
Jesús de Ramón-Laca
Vicepresidente Consejero Delegado
José-Ventura Olaguibel del Olmo

Director:
Angel Carchenilla

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

Marketing: Jorge Dorrego.
Director de Producción: Roberto Parras.
Coordinación: Manuel Martín.
Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguerado. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **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:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1º D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: SGEL. Avda. Valdelaparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1985. Difusión controlada por OJD.

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

EDITORIAL

Los Reyes y el automóvil

LA presencia de Sus Majestades los Reyes en el acto conmemorativo del 75 aniversario de la primera Exposición Internacional de Automóviles de Barcelona, ha tenido un gran significado. Primero y muy importante, para Cataluña, por el apoyo que ofrece el Rey Juan Carlos a la permanencia del Salón del Automóvil en esta ciudad. Y también porque, una vez más, se pone de manifiesto la tradicional sensibilidad de la Corona hacia el sector del automóvil, evidenciada ya por Alfonso XIII en 1919 en la primera exposición.

De esta forma, ante la presidencia compartida por don Juan Carlos y doña Sofía con el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol; el alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall; los máximos representantes tanto de la Cámara de Comercio, Antoni Negré, como del Salón, Javier Godó, de la ANFAC, Carlos Espinosa de los Monteros y el presidente del comité ejecutivo de la Cámara Josep Lluis Jové, unido a una audiencia de lujo, compuesta por la élite de la industria del automóvil y de las administraciones autonómica y local, se conseguía dar respaldo a la continuidad de este certamen en Barcelona durante los próximos cuatro años. Esto, en detrimento de las aspiraciones de Madrid, que, pese a contar con unas excelentes instalaciones que albergarían a un público mucho más numeroso, de momento tendrá que seguir esperando para tener su salón.

La visita de los Reyes al Salón de Barcelona pone de relieve, una vez más el apoyo de la Corona al sector del automóvil, evidenciado ya por Alfonso XIII en 1919 con motivo de la primera exposición barcelonesa.

También en esta ocasión han sido de vital importancia las referencias de los discursos de todos los miembros de la presidencia, sobre la situación actual de la industría de la automoción y lo que significa para España. Se ha recordado, una vez más, que casi dos millones de personas están empleadas en dicha industria, que exporta un 70 por ciento, lo que nos convierte en el tercer país europeo productor de automóviles y en el quinto del mundo. Igualmente se pusieron de manifiesto los importantes retos que se tendrán que afrontar en el futuro en este sector, tema al que, por supuesto, el Rey dedicó palabras de aliento, además de pedir al respecto «todo el apoyo y la atención que sea necesario para el sector del automóvil».

Y por último, como broche final, tuvo lugar un recorrido por la exposición retrospectiva organizada para conmemorar estos tres cuartos de siglo. A través de ella se puede observar la evolución del automóvil en España, desde el triciclo autopropulsado con un motor Daimler (1899), del que Françesc Bonet construyó tan sólo tres unidades, al La Cuadra, el primer automóvil fabricado con fines comerciales en el año 1899, sin olvidar, por supuesto, los impresionantes Hispano Suiza y la línea aerodinámica del Pegaso Z102, que se convirtió en un mito para el automovilismo deportivo. En definitiva, una regia fiesta del automóvil por todo lo alto.

ANGEL CARCHENILLA

ESTELA DE ESPERANZA

ES la estela de la esperanza que se perfila en la mística luz del atardecer, como si de una presagio se tratara. El hombre y la máquina, Carlos Sainz y el Subaru, el desafío y la codicia, todo, absolutamente todo en virtud de lo efímero que toda victoria lleva consigo. La plástica de la imagen, nacida de la alquimia, fija el último momento del desafío que precede a la gloria, y luego, convertida en cuatricomía y telefoto será el testimonio que la prensa divulgará por los rincones del mundo. La velocidad, única arma del gran duelo, se sopesa al filo de la milésima de segundo; luego, se quema en una estela de polvo que deja tras de sí una insólita quietud, presagio de la más amarga de las horas o del momento inolvidable.

FOTO: GERMANO GRITTI

SEMÁFOROS

La Dirección General de Tráfico se gastó mil millones de pesetas en instalar un sistema de señalización por paneles, en la M-30 madrileña. El Ayuntamiento de Madrid se comprometió a mantener el funcionamiento de dicho sistema, con una partida presupuestaria de 50 millones de pesetas. Pues bien, el Ayuntamiento no ha previsto ni en el 94 ni en el 95 gastarse una sola peseta en esta señalización, por lo que el dinero invertido por la DGT no ha servido absolutamente para nada. ¡Fantástico!

Están que lo regalan. La Cadena 100, del grupo Cope, ha tirado la casa por la ventana y se ha dedicado a regalar gasolina a todos los que se presentaran en determinadas estaciones de servicio de varias ciudades españolas, durante una hora. Aunque sólo se despachaban 30 litros por vehículo, las colas llegaron a alcanzar varios kilómetros de distancia, colapsando los alrededores. No cabe duda de que, por poco dinero, la repercusión publicitaria que ha tenido la medida ha sido excelente. Vuelve a ponerse de manifiesto la capacidad de convocatoria del automóvil y sus circunstancias.

75 ANIVERSARIO DEL SALON DEL AUTOMOVIL DE BARCELONA

Tres cuartos de siglo sobre ruedas

PRESIDIENDO los actos conmemorativos del 75 aniversario del Salón del Automóvil de Barcelona, Sus Majestades los Reyes aunaron oficio y devoción. Oficio, por cuanto la industria del motor, es uno de los puntales de nuestra economía; y devoción, porque de todos es conocida la pasión del monarca por todo aquello que se mueva con gasolina. El Rey recordó, en su discurso inaugural, no sólo la importancia económica del sector, sino la estrecha vinculación de la Casa Real al automóvil.

Los actos, no sólo fueron académicos y protocolarios, sino que se preparó una excelente exposición en la que se repasaba el devenir de la industria del motor en este lapso de tiempo.

Se recopilaron carteles de las diferentes ediciones, fotos y documentos dando fe de la afición automovilística de Alfonso XIII –entre ellos una factura por la adquisición de un Elizalde por la Casa Real que se negó a recibirlo como regalo–, fotografías de los inicios del deporte y de la auomoción en España y una muestra representativa de automóviles y motocicletas.

Estos vehículos, cuidadosamente seleccionados por Fermí Sulé (que actuó de entusiasta cicerone de los Reyes), comprendían desde la réplica del Bonet, siguiendo por el La Cuadra de 1900 –el más antiguo de los fabricados en España–, pasando por bellos Hispano Suiza, Elizalde, Abadal o Pegaso, ante los cuales don Juan Carlos y doña Sofía no pudieron resistirse a extasiarse o, en ciertos casos, a montar en ellos.

CITROËN ZX DIESEL
A PRECIO DE GASOLINA*

Citroën te invita a participar, durante el mes de noviembre, en la Fiesta del Diesel. Consigue tu Citroën Diesel a un precio excepcional. La Fiesta del Diesel en Citroën es también la fiesta del ahorro. No te la pierdas. No te pierdas los precios más calientes de Citroën.

CITROËN AX
El coche de aquellos que no invierten todo su dinero en su coche. La versión Diesel
desde 1.218.000 ptas.**

CITROËN ZX
Toda la potencia de un campeón. Líder del mercado en Diesel.(1)
Diesel a precio de gasolina desde 1.737.000 ptas.**

Xantia
Elegido Coche del Año en España 1994. Líder de su categoría en Diesel (1)
desde 2.344.000 ptas.**

Además, este mes, en Citroën 2 campañas excepcionales: **SOBRETASACION** de su antiguo coche y promociones especiales de apoyo al **PLAN RENOVE II.**

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

(1) Datos cinta de tráfico cumul. septiembre '94. * Promoción válida a igualdad de equipamiento.
** PVP recomendado. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, oferta promocional no acumulable y subvención gubernamental en las condiciones Plan Renove II. Válido para vehículos en stock.

NUEVO CENTRO OPEL EN MADRID

Dentro de la política implantada por Opel España para lograr el entusiasmo de sus clientes, se ha inaugurado en Madrid un nuevo centro Masterfit, el servicio de Opel para realizar reparaciones estandar en menos de una hora, sin cita previa, a precios cerrados y económicos. El nuevo Masterfit de Opel se encuentra ubicado en el Concesionario Oficial de Opel, Motor Gas, siendo el primer taller Opel de estas características de la Comunidad Autónoma de Madrid y el decimonoveno que se instala en toda la geografía nacional.

PRIMER CONGRESO DE TELEMATICA

La industria europea del automóvil, líder a escala mundial en la aplicación de la telématica al transporte por carretera, va a realizar –dentro del Primer Congreso Mundial de Telemática que se inaugurará en París el próximo día 30 de noviembre– una gran presentación de la situación en este campo bajo el título de «Movilidad Inteligente». En este Congreso Mundial intervendrán personalidades políticas e industriales de primera fila de Europa, EE.UU. y Japón, con una destacada participación española tanto de empresas privadas como de la Dirección General de Tráfico.
Más información en ANFAC, teléfono (91) 359 67 16 o en el número de fax (91) 359 44 88.

TUNEL BAJO EL CANAL DE LA MANCHA

De París a Londres, en 3 horas

HA sido la obra de ingeniería civil más importante de la historia de la humanidad, con un coste de tres billones de pesetas, más del doble de lo previsto cuando se inició su construcción, en 1987. En al menos tres ocasiones ha estado a punto de cancelarse el proyecto y pararse las obras, pero finalmente, el servicio regular bajo el Canal, comenzó a funcionar el pasado 15 de noviembre. Como los lectores saben, el túnel sólo es para trenes, con lo que los automoviles, se embarcan en una «lanzadera» que recorre los 49,2 kilómetros en apenas 12 minutos.

Si usted quiere trasladarse, entre París y Londres, con su propio automóvil, debe saber lo siguiente. En primer lugar, que la demanda de billetes es tan elevada que difícilmente encontrará una plaza si no la reserva al menos con una semana de antelación. Se espera que en enero se acabará esta demora. Deberá llegar con 20 minutos de antelación, para pasar los trámites aduaneros y embarcar su coche en el tren. Por ahora, sólo hay cuatro trenes diarios, a las 10 y 13 de la mañana y a las 16 y 19 de la tarde. El trayecto tarda exactamente 3 horas menos 11 minutos.

El tren circula a 300 kilómetros por hora en territorio francés, en un trazado de TGV (el AVE galo); bajo el túnel, a casi 100 metros bajo el nivel del mar, a 160 kilómetros por hora, pero cuando llega a Gran Bretaña, la cosa se ralentiza notablemente, porque el actual trazado de la vía entre Folkestone y Londres es tan anticuado que el tren no puede sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

El precio de los billetes oscila mucho, segun sea turístico o preferente, el horario y la antelación con que se solicite: entre 19.000 y 38.000 pesetas.

X JORNADAS COMUNITARIAS

Novedades para los seguros del futuro

SE han celebrado en Madrid las X Jornadas Comunitarias del Seguro del Automóvil, organizadas por Unespa, la patronal de las entidades aseguradoras.

Entre otros aspectos y como conclusión de las mismas, se han puesto las bases sobre la posible evolución de los seguros, destacando la próxima entrada en vigor de la Ley del Seguro, en la que se contempla el Baremo de Indemnizaciones. Esto va a suponer la desaparición de los criterios libres de indemnización dictados por los jueces y, por consiguiente, un abaratamiento a largo plazo de las pólizas (no a corto plazo).

Se informó también de la intención de Unespa de buscar un sistema más eficaz de contratar pólizas por menores de 25 años. En los próximos meses se plasmará en unas acciones que van a permitir mejorar estas condiciones de contratación, que actualmente gravan considerablemente a los conductores de menor experiencia y mayor índice de siniestralidad.

En cuanto a los precios para el próximo año, todo apunta a que las pólizas van a subir moderadamente en el próximo ejercicio, en la misma línea que en los últimos años. La reduccion de la siniestralidad; el menor fraude por el cruce de datos informáticos; y la modernización del parque, han permitido una mejora en los gastos de explotacion de las compañías de seguros que se traduce, obviamente, en una subida del precio de las pólizas razonablemente moderadas.

PORSCHE PARA EL MERCADO CHINO

No sólo de Mercedes vive el pueblo

CON ocasión de la celebración de la carrera de GT en la ciudad china de Zhuhai, Hors Marchant, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG., anunció la creación de un vehículo Porsche de tipo familiar para abastecer al enorme mercado chino; uno de los que mayor potencial de futuro tienen en la actualidad en el mundo. Si bien Porsche es un reputado constructor de coches deportivos, su primitiva vocación, que se concreta en el primer Volkswagen -coche destinado a abastecer al pueblo alemán-, le ha llevado a intentar una importante «aventura» asiática. Para ello, ha debido luchar con otras 24 firmas automovilísticas de todo el mundo, a las que ha vencido en su pretensión de desarrollar, producir y vender un coche familiar en China, tras el congreso celebrado hace pocas fechas en Pekín; en el que se decidió cerrar el acuerdo con Porsche por

parte de las autoridades chinas. Si bien no se han dado muchos detalles sobre el nuevo «coche del pueblo» chino, Gerhard Schäfer, responsable de desarrollo en Porsche AG., indicó que sería un coche pequeño, con capacidad para cuatro plazas y un motor de cilindrada baja, de moderna concepción y refrigerado por agua. Los componentes para la fabricación del nuevo coche serán chinos y, si bien no se ha decidido aún dónde se fabricará, puede que Zhuhai sea la zona elegida, como una de las del régimen económico especial creada por el gobierno chino. Si bien el Porsche familiar estará destinado al mercado doméstico chino, una versión de lujo del mismo, con muy buen equipamiento, podría ser exportada. (Ver página 14).

De buena fuente

BMW también ofrecerá un cambio automático tiptronic

La iniciativa de Porsche y Audi, será seguida por otro constructor alemán. BMW tiene muy avanzado su sistema de cambio automático de accionamiento secuencial, que deberá aparecer como opción para las series 7 y 8 en los modelos del 95. La denominación Tip-tronic está patentada por Porsche, por lo que BMW va a bautizar a su propio sistema como Slep-tronic. Ahora, sólo falta esperar a Mercedes.

Renovación en la cúpula de Unespa

La patronal del seguro va a sufrir importantes cambios en su dirección. Por razones de edad, no parece que Félix Mansilla vuelva a presentarse a la reelección, hecho que se debe producir en febrero o marzo del próximo año. Mansilla ha sido el presidente de Unespa, desde su creación, hace ya 17 años. En la rama de automóviles, José Cercós y Jesús Sainz de los Terreros dejarán tambien la patronal en los próximos meses.

Definitivamente Mazda no se instalará en Europa

Ford y Mazda estudian en estos días la estrategia común para los próximos años. Todo parece apuntar a que Mazda abandona su idea de fabricar en Europa (es el único japones sin instalaciones en el Viejo Continente) dejando esta responsabilidad en manos de Ford, que dispone del 25 por ciento del capital de la firma nipona. Un nuevo modelo de Mazda, para sustituir al 121 y con la plataforma del Ford Fiesta, comenzará a construirse en Colonia a finales de 1995.

Ford Mondeo, nuevo líder de ventas en Europa

Tras cinco años de dominación, el Opel Vectra ha dejado de ser el coche más vendido de Europa en el segmento medio. Con todo merecimiento, el Ford Mondeo ha arrebatado al Opel esta distinción, al lograr nada menos que el 3,2 por ciento del total de ventas, con 380.000 unidades totales. El Vectra, por su parte, ha logrado una cuota del 2,3 por ciento, por delante del BMW serie 3 y del Mercedes Clase C, ambos con el 2,0 por ciento y por delante del Volkswagen Passat, Audi 80 y Citroën Xantia. El segmento M2 es el de mayor número de ventas en Europa.

MUSICA SOBRE RUEDAS

HACE ahora unos 20 años, un pequeño sello discográfico, que se bautizó como Chapa Discos, devolvió el rock and roll más puro a las programaciones de las radios y a las listas de éxitos. Ellos descubrieron a Tequila, Barón Rojo, Asfalto, Cucharada, donde militaba Manolo Tena, al Gran Wyoming, y en general todo el *heavy* español de la época. A mediados de los 90 se ha decidido revitalizar el sello y se empieza por reeditar cada uno de sus viejos álbumes además de hacer un doble recopilatorio que nos permitirá viajar en coches de los 90 escuchando la música de aquellos últimos 70 llenos de «Capitán Trueno», «Mis amigos dónde estarán» o «Necesito un trago». El álbum se titula «**Así empezó todo. Chapa discos**» (Zafiro 74321234872) y es un excelente recordatorio de nuestro pasado más reciente.

Cómplices, el dúo formado por Teo Cardalda y María Monsonis, pasa revista a su propio historial en «**Básico**» (RCA 23121 2) el equivalente español de los *unplugged* americanos. Aunque tiene un par de canciones nuevas, la base del disco sigue siendo material antiguo, lo que confirma la idea de constante reciclado que vive el mundo pop, y no sólo el español. Lo que ocurre, es que las canciones de Cómplices tienen mucho encanto y éste destaca mejor cuanto menos ruido las rodee, así que son ideales para uno de estos álbumes «acústicos». Es muy recomendable para andar por ahí conduciendo sin ninguna prisa (ya sé que cada vez es más difícil no crisparse con el tráfico que disfrutamos). Pero si algún consuelo nos queda, son álbumes como éste de Cómplices.

Las recopilaciones de artistas variados, los grandes éxitos de la carrera de una figura determinada y los homenajes, a veces benéficos, a figuras desaparecidas o en activo, conforman la parte más sustancial de la nueva producción discográfica. Lo que empieza a asustar a los directores del futuro, porque si los 90 no crean nuevas figuras se terminará agotando hasta la posibilidad de recuperar los éxitos de un pasado, estos años 90, que no los producen. El último homenaje, y creo que merecido, se lo ha ganado Van Morrison en un álbum titulado «**No prima donna**» (Polydor 52 3368 2) en el que diez figuras, que van de Lisa Stanfield a Sinead O'Connor, pasando por Elvis Costello, recrean diez de sus canciones. Indispensable para forofos de Morrison y para amantes de la buena canción pop. Pero sin excesivo tirón comercial. Al fin y al cabo, Morrison vive y goza de buena salud.

«**Hold me thrill me, kiss me**» (Epic 47 7416 2) es la cuarta colección de canciones ya sabidas, aunque en esta ocasión las versiones sean totalmente nuevas. Gloria Estefan, después de arrasar en España con su álbum en castellano, homenaje a sus ancestros cubanos, recupera sus años de educación yanqui en una colección de brillantes canciones de diversa procedencia. Como la cultura pop americana afectó por igual a todos los países occidentales, sus recuerdos son, en gran parte, los nuestros. Y así, volver a escuchar temas de Carole King, Neil Sedaka, Blood Sweat & Tears y algunos de sus coetáneos nos sirve también a nosotros de ejercicio de añoranza, de la que tan repleta está nuestra sección de hoy. Si le caben tantos recuerdos en su utilitario, cárguelo hasta los topes, por que son canciones que nunca defraudan.

JOSÉ RAMON PARDO

LIBROS PARA NAVIDAD

L'ALBUM DAUPHINE - L'ALBUM BUGATTI 57.
Escritos respectivamente por Dominique Pegneux y Barry Price, estas dos obras monográficas nos traen la historia detallada de sendos modelos franceses. En ambos casos se somete a un estudio con lupa ambos automóviles, aunque en el caso del primero lamentamos que liquide los «Dauphine» españoles en un sólo y brevísimo párrafo. Ambos libros, con ilustraciones en blanco y negro, publicados por EPA cuestan 6.300 pesetas.

COMPLETE MORGAN, 1959/94 MINI, AUSTIN HEALEY
Son tres libros monográficos británicos sobre tres automóviles igualmente clásicos y británicos. Son muy detallados pues además del texto se cuenta con datos de diversa índole, un amplio abanico de fotografías, especialmente en blanco y negro. En los tres casos se superan las 200 páginas y sus precios respectivos son de 8.200, 3.800 y 4.700 pesetas. Todos los libros de esta página podrán encontrarlos en la Librería Collector de Barcelona (Tel: 93215 81 15).

LA FIEBRE DE LO "LIGHT" TAMBIÉN HA LLEGADO AL MUNDO DEL TODOTERRENO.
AFORTUNADAMENTE PARA MITSUBISHI SEGUIRÁ HABIENDO GENTE QUE PREFIERA UN BUEN JABUGO A UNA LONCHA DE YORK.

Vehículos 4 x 4 haber hay muchos. Aparcados a la puerta de los restaurantes de "nouvelle cuisine" o de los gimnasios. Ahí se ven bastantes. Pero muy pocos en el campo puro y duro. No tienen una transmisión, una suspensión, una capacidad de salvar obstáculos como el Montero. El único que podrá llevarte a aldeas perdidas donde esas modas extrañas todavía no han llegado. Y donde la fabada sigue llevando su choricito y su morcilla.

MITSUBISHI MONTERO

MITSUBISHI MONTERO. Desde 3.090.000 pts. 3 años de garantía sin límite de kilometraje.

4x4 CIEN X CIEN

MITSUBISHI MOTORS

CONCESIONARIOS OFICIALES MITSUBISHI
Alava BILBAO MOTOR (945) 23 12 13 / 25 62 88 / 99 • Albacete AUMASA (967) 21 54 00 • Alicante J P MOTOR (96) 594 03 43 / 04 22 • Almeria AI MOTOR (950) 26 32 80 / 25 71 44 • Asturias CISACAR (98) 511 24 43 / 15 • Baleares AUTO VIDAL (971) 20 33 63 • Barcelona RUIMOTOR (93) 339 67 04 DUCSON MOTORS (93) 209 55 98 / 57 98 / (93) 419 14 77 • Burgos UREMOVIL (947) 48 21 42 • Cáceres S V MOTOR (927) 23 46 02 / 09 • Cádiz AUTOCAB (956) 14 30 55 • Cantabria AUTOSANDER (942) 36 09 11 • Ciudad Real AGRITRASA MOTOR (926) 22 32 62 • Córdoba FERCAMPO AUTOMOCION (957) 29 84 00 • La Coruña MOTORGAL (981) 63 51 08 • Gerona AM 94 MOTOR (972) 40 06 50 • Granada A Z MOTOR (958) 26 45 61 / 68 61 • Guipuzcoa ULIA MOTOR (943) 27 09 99 • Jaen MOTORJASA (953) 26 25 05 • Leon A D A R S A (987) 80 05 66 / 41 03 05 • Lleida BFMI-AUTO (973) 29 21 60 • Madrid MMCE MADRID (91) 662 84 57 - 563 06 42 / 45 - 654 16 50 / 75 22 MMCE MADRID SUR (91) 694 05 03 • Málaga MAVESA (952) 24 50 20 R BENET (952) 82 16 46 • Melilla CIAMSA (952) 68 99 65 / 12 17 • Murcia NAUTICAR (968) 23 31 91 • Pontevedra EJE ATLANTICO MOTORS (986) 20 57 30 • La Rioja LORINI MOTOR (941) 21 14 66 • Sevilla MMCE SEVILLA (95) 492 40 98 / 99 • Soria MADURGA (975) 22 14 50 • Tarragona MMCE CATALUNYA (977) 24 23 76 • Toledo YEROSA (925) 81 41 41 / 51 • Valencia TALESA (96) 394 37 04 COMAUTO (963) 134 57 13 • Valladolid TUVASA (983) 33 61 11 • Vizcaya AGAL MOTOR (94) 475 52 00 / 08 / 09 • Zaragoza AUTOMOVILES NICOLAS (976) 53 59 51

NUEVO CONCEPTO DE COCHE URBANO

A LA CONQUISTA DE ORIENTE

El pequeño Mercedes, el Clase A, verá la luz en Europa en 1997. La marca alemana quiere introducirlo antes en el mercado oriental por lo que tiene previsto su fabricación a través de una «joint venture» con alguno de sus socios chinos.

EN el pasado Salón de Pekín, Mercedes ha dado a conocer un vehículo y sus diferentes versiones de las que deriva especialmente diseñado para el mercado chino. La base es la Clase A, el futuro coche pequeño de la marca alemana que será conocido como Family Car China (FCC). En la *joint venture* con alguno de sus socios chinos, que todavía no es definitiva, está prevista una producción de 250.000 coches anuales y el precio de la versión básica se calcula en unos 10.000 dólares (casi 1.300.000 pesetas).

La presencia de Mercedes en la República Popular China no es nueva. El primer proyecto, firmado en 1936, fue en el campo de vehículos industriales. Desde entonces, se empezaron a ver algunas unidades de autobuses y camiones con el emblema de la estrella, con un incremento importante a ◆◆◆

partir de 1975. A la vista del desarrollo industrial del país, en 1986 fue fundada la compañía Mercedes Benz China y dos años después se fabricaron más de 800 Mercedes de la serie W 123. El año pasado se vendieron 3.700 automóviles y 400 vehículos comerciales y en el momento actual está prevista otra *joint venture,* en este caso con el fabricante Yangzhou Motor, para la producción de autobuses y autocares. En palabras de Helmut Werner, presidente de Mercedes, «la República Popular China experimentará un crecimiento sustancial en el parque automovilístico y se esperan más de dos millones de matriculaciones en el año 2004; el país no sólo va a desarrollar un gran potencial en el desarrollo de la industria del automóvil sino que también tiene un brillante futuro en el crecimiento económico. Mercedes quiere ser parte integrante de este compromiso de futuro».

El Family Car China se presenta en el mercado chino como el posible precursor de una nueva generación de coches pequeños, de lo que podría ser el coche familiar de un futuro cercano. Con una longitud total de sólo 3,56 metros, el interior del coche admite dos plazas delanteras y en el asiento trasero caben bien tres personas. La carrocería del FCC cumple con las más exigentes normas de seguridad y se ofrece *airbag* para conductor y pasajero.

En cuanto a la suspensión, está encomendada a un sistema convencional independiente tipo McPherson en el eje delantero y semi-independiente en el trasero; como los frenos incorporan sistema ABS, con discos en las cuatro ruedas, la seguridad activa está en un primer nivel en este prototipo.

Respecto al motor, el grupo propulsor previsto es un económico 1.300 de gasolina con una potencia de 55 caballos, alimentado con inyección electrónica y por supuesto con catalizador. El vano motor también permite propulsiones alternativas, como un motor eléctrico o de hidrógeno. Las prestaciones oficiales del motor 1.3 son de menos de seis segundos para acelerar de cero a 50 kilómetros por hora y una velocidad máxima de casi 150 km/h. El consumo a 90 kilómetros por hora está justo una décima por debajo de los cinco litros cada cien kilómeros, que baja a 4,4 si se mantienen los 60 kilómetros por hora y sube a casi ocho en tráfico urbano; con un depósito de 40 litros de capacidad, la autonomía puede llegar a los 800 kilómetros. Es igualmente destacable de este motor el bajo nivel de emisiones de escape.

El concepto del Family Car China permite un amplio número de versiones que derivan de la versión básica de cinco asientos. Desde un mini *van* de 4,20 metros de longitud con capacidad para siete personas, pasando por un *pick-up* para cinco pasajeros y una práctica plataforma abierta para carga o una tercera variante con dos o cinco asientos que permite un buen volumen de carga gracias a su alto techo.

El FCC es, sin duda, una gran apuesta del fabricante germano para el mercado chino, un mercado en alza donde este tipo nuevo de coches, con un precio competitivo, debe causar furor.

JAVIER GUTIÉRREZ

FICHA TECNICA

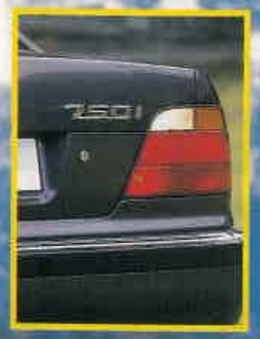
MOTOR	**1.3**
Nº de cilindros	3 en línea
Diámetro x carrera	80 x 85
Cilindrada (c.c.)	1.296
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	n. c.
Potencia máxima / r.p.m.	55 CV/4.500
Par máximo / r.p.m	10,2 mkg/2.500
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 marchas
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos / Discos
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Semi-independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	915
Largo/ancho/alto (mm)	3.565/n.c./1.570
Capacidad del depósito (l)	40
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 50 km/h (s)	5,5
Velocidad Máxima (km/h)	148
Consumo Urbano (l/100 km)	7,9
A 60 km/h (l/100 km)	4,4
A 90 km/h (l/100 km)	4,9

A la derecha la versión básica de cinco asientos. Debajo, las tres posibles variantes, mini-van, pick-up y para carga.

El Family Car China, que está basado en el Clase A de Mercedes, no llevará la estrella de tres puntas en el frontal ni en la parte trasera.

BMW 750 I

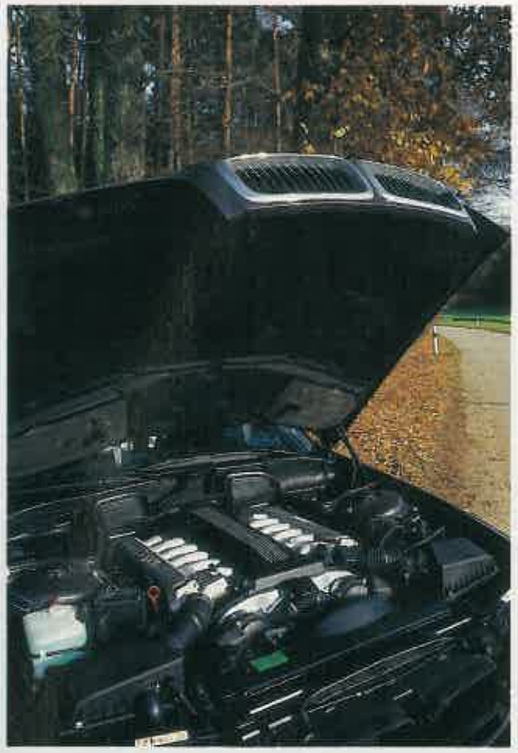
Desafío doble



El comportamiento del 750i es intachable. El eje posterior tiene mucho que decir sobre este buen hacer, pero además cuenta con la electrónica para salir de las situaciones más difíciles.

El lanzamiento del 750i, ha supuesto para BMW un reto doble. Por una parte hacer un coche capaz de competir con rivales dotados de motores de 12 cilindros y, por otra , diferenciar el nuevo producto del sensacional BMW 740i.

PUES bien, después de rodar durante dos días por las carreteras y autopistas de Austria y Alemania, se puede decir que la difícil misión de los responsables de BMW ha sido un éxito. El BMW 750i lo tiene todo para triunfar entre los 12 cilindros de lujo y además marca las diferencias respecto a su hermano menor, el 740i. El corazón del 750i es el motor de 12 cilindros en V a 60 grados, que ha sufrido una profunda remodelación respecto a la anterior versión. Para empezar, se ha incrementado el diámetro de los cilindros hasta conseguir una capacidad total de 5.379 centímetros cúbicos. La potencia es ahora de 326 caba- ●●●



Aunque aún no hay datos definitivos sobre el equipamiento que llevará en España, este será supercompleto. En Alemania, el sistema de navegación con televisión cuesta unas 550.000 pesetas.

llos. Si bien las cifras de potencia y de par, que también ahora es más favorable, son cuantificables de forma sencilla, hay un aspecto que difícilmente se puede representar con números o fórmulas matemáticas. Se trata de la suavidad y la respuesta de un motor de 12 cilindros. Si a esto se suma la excelente caja de cambios automática de cinco velocidades, tenemos un coche cuyo placer de conducción llega a los niveles más altos dentro de las berlinas de gran lujo.

Es importante destacar la enorme presencia de la electrónica en el 750i. Desde el sistema de gestión electrónica del motor, un Bosch DME M5.2, con control electrónico del acelerador, hasta los sistemas antibloqueo de frenos, antipatinamiento o el nuevo DSC (control dinámico de estabilidad), que eleva la seguridad activa hasta niveles insospechados, están controlados por microprocesadores.

Exteriormente, el 750i se diferencia de sus hermanos de gama por los cromados de la calandra así como por algún detalle en los retrovisores exteriores y en los montantes de las puertas.

SIN PERDER EL NORTE

POR primera vez se puede disponer de un sistema de navegación plenamente utilizable. Durante la prueba el ordenador de abordo de nuestro 750, nos ha guiado fielmente por las ciudades y carreteras alemanas. En la pantalla, en la cual también se puede ver la televisión con teletexto, aparecen esquemas y mapas que van dando las indicaciones precisas, a la vez que un sintetizador anuncia el próximo giro. El sistema se basa en una brújula electrónica, un GPS y la señal del ABS para saber la distancia recorrida. Aunque nos pasemos un desvío, el ordenador vuelve a programar una ruta alternativa, con la ventaja adicional de que no se enfada ni discute. Además toda la información, tal y como talleres, hoteles, restaurantes, aparece con sólo apretar un botón.

Con el nuevo Serie 7, BMW combina la tecnología con un elevado nivel de lujo, confort y seguridad..

mo por algún detalle en los retrovisores exteriores y en los montantes de las puertas.

El incremento de peso sobre el eje delantero que ha supuesto el motor de doce cilindros respecto al V8, no ha roto el excelente equilibrio mostrado por el 740. El coche se comporta como si los casi 2.000 kilos de peso y los cinco metros de largo no fuesen con él. La unidad que hemos tenido ocasión de conducir contaba con todas las ayudas posibles. Como novedad hay que destacar el DSC. Este sistema permite mantener la estabilidad transversal del coche. Cuando el procesador detecta que se alcanzan niveles próximos al límite, la potencia se va reduciendo progresivamente. Si esto no fuese suficiente, el sistema interviene en los frenos reduciendo la presión en alguna de las ruedas.

Así pues, el confort y la seguridad se encuentran al más alto nivel. Las prestaciones oficiales hablan por sí solas: 6,6 segundos de cero a cien en un coche de dos toneladas da una clara idea de su potencial.

FICHA TECNICA

MOTOR	
Disposición	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	12 en V a 60
Cilindrada (c.c.)	5.379
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección Bosch
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	326 CV/5.000
Par máximo / r.p.m	50,0 mkg/3.900
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática 5 vel.
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Servotronic
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos vent. del y tras.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Multibrazo.
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.960
Largo/ancho/alto (mm)	4.984/1.862/1.425
Capacidad del depósito (l)	95
Volumen del maletero (l)	500
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,6
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	16,8
A 90 km/h (l/100 km)	8,6
A 120 km/h (l/100 km)	10,3

La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 kilómetros por hora. El cambio es de los llamados autoadaptativos, es decir que en función de la conducción que se practique, automáticamente selecciona el programa más apropiado de los cinco posibles. Para aquellos conductores que lo deseen, se puede limitar esta opción a los dos programas más deportivos, de forma que el coche retiene en las curvas, casi como si se tratase de un cambio manual.

Sin embargo, en esta toma de contacto ha brillado con luz propia el sistema de navegación vía satelite que por primera vez incorpora un coche de serie. Se trata de una opción que hoy por hoy sólo se ofrece en Alemania ya que es el primer país que dispone de la información almacenada en un CD ROM. Su comercialización en España está prevista para finales de este año, con un equipamiento de serie todavía más completo que en el 740i. ●

V. P. y R. R.

RENAULT LAGUNA 2.2D 12v

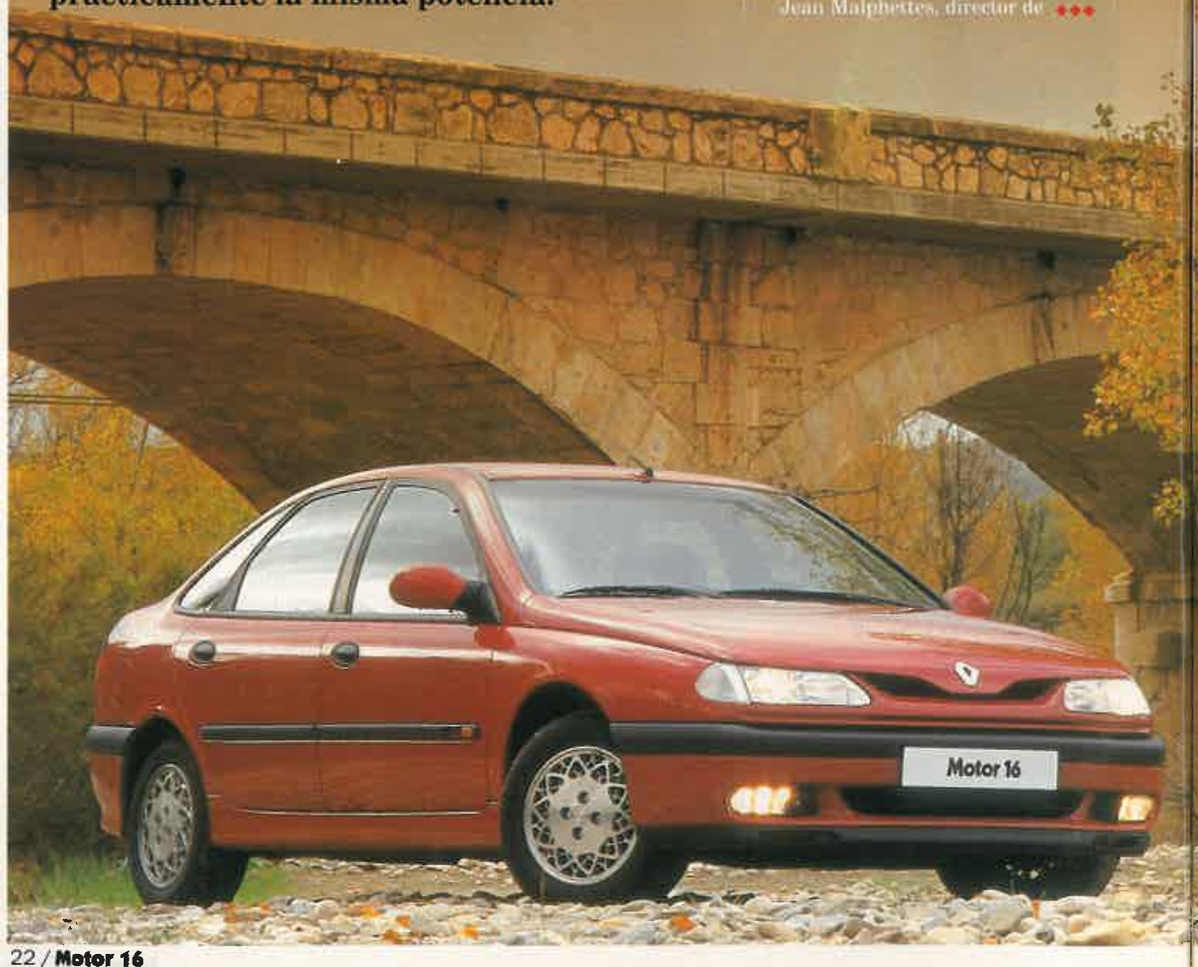
Silencio y economía

Los R-21 diesel que todavía se vendían desaparecen. Llega el Laguna diesel de tres válvulas por cilindro y 2,2 litros de cilindrada. Aunque se trabaja en una versión turbo, lo cierto es que con la nueva culata y el aumento de cilindrada se consigue prácticamente la misma potencia.

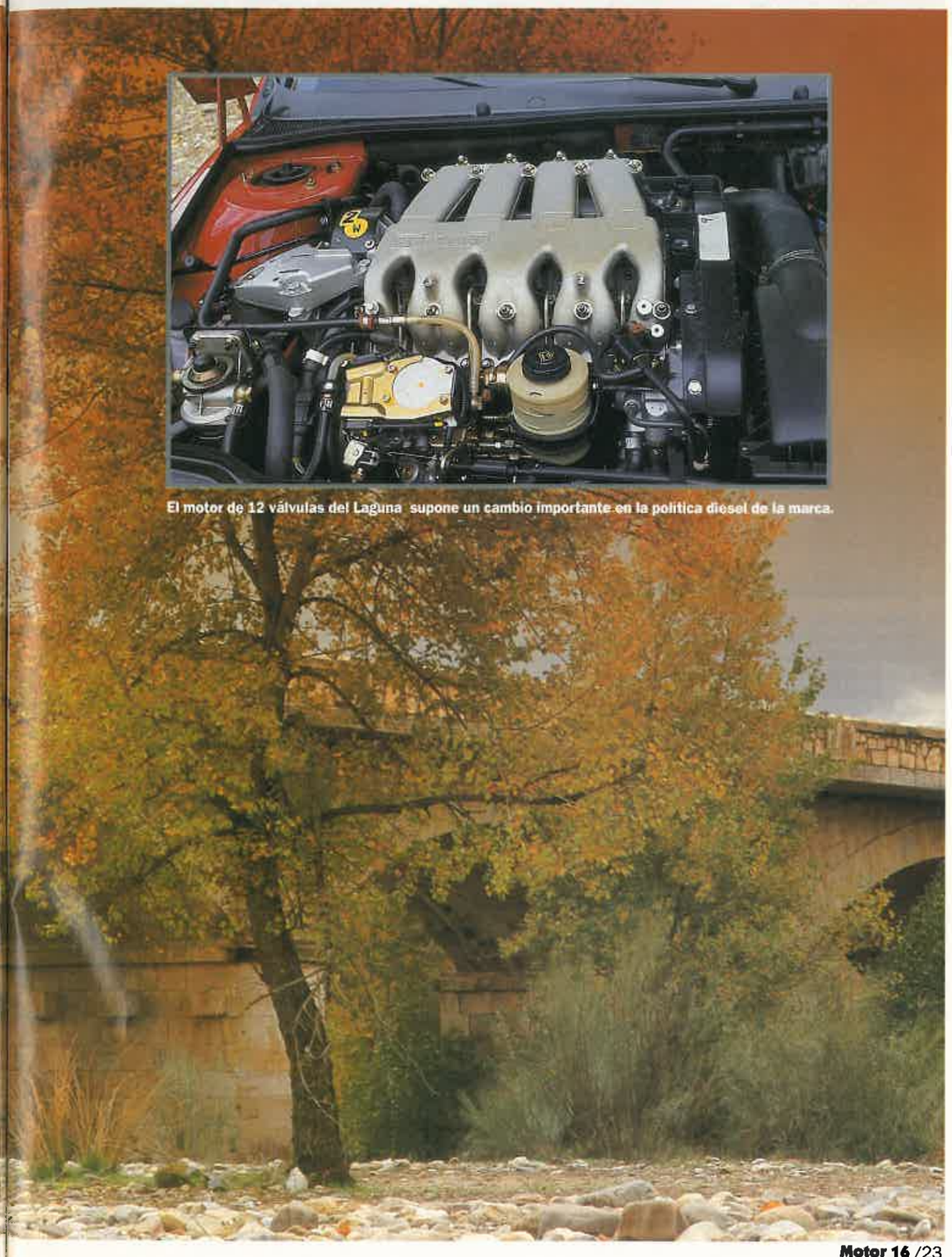
MIENTRAS otros fabricantes apuestan generalmente por motores de poca cilindrada sobrealimentados por turbo para modelos del segmento del Laguna, Renault, que hasta ahora hacía lo propio hasta con el ya casi olvidado 21, ha preferido para su nuevo diesel aumentar la cilindrada y trabajar sobre una técnica utilizada actualmente sólo en segmentos superiores, las tres válvulas por cilindro. Todo ello para conseguir la potencia mínima que mueva con cierta brillantez un vehículo con el tamaño, presencia y peso del Laguna.

El resultado, sobre el papel, es prometedor: se consiguen 85 caballos de potencia de un motor con 2.2 litros de cilindrada que proporciona una elasticidad destacable con un 95 por ciento del par motor disponible entre las 1.500 y las 4.000 rpm.

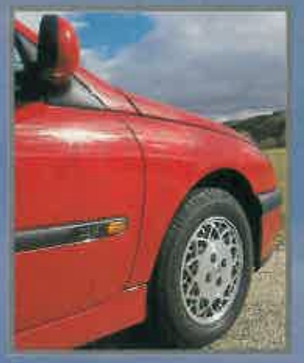
Jean Malphettes, director de ♦♦♦



El motor de 12 válvulas del Laguna supone un cambio importante en la política diesel de la marca.



El airbag es de serie en los tres acabados. Los ajustes, la calidad de ejecución así como la ergonomía están al mejor de los niveles.



Las llantas de aleación ligera son opcionales en el acabado RXE. Tienen diseño deportivo.

estudios de motor en Renault aclara el porqué de elegir la solución de tres válvulas por cilindro. «Gracias a la culata de flujo cruzado y a sus tres válvulas, dos de admisión y una de escape, se mejora el llenado de aire y, por tanto, la potencia. Ademas, la solución elegida tiene una gran incidencia sobre la fiabilidad ya que la temperatura en el bloque motor cae de los 260 grados en uno con dos válvulas a 240 grados con tres una diferencia muy importante dados los límites de resistencia».

Dejando al margen los tecnicismos y una vez al volante hay que decir que el Laguna Diesel va bien siempre que se conduzca de forma alegre, más bien alto de vueltas. Es menos remolón que un turbo a la hora de recuperar una velocidad desde pocas vueltas, pero en aceleración y a igualdad de potencia no tiene la brillantez de un motor sobrealimentado. Pero en Renault se han centrado en el agrado de conducción, el silencio de marcha, la fiabilidad mecánica y la ausencia de vibraciones o de brusquedades. El pliego de condiciones para su realización era claro: relación prestaciones-consumo, nivel anticontaminante y funcionamiento «redondo».

El comportamiento del Laguna diesel no ha variado en relación al resto de sus hermanos, es excelente en toda circunstancia.

Un excelente chasis como el del Laguna no se merecía nada peor. Rigidez, buen acabado, precisión y ajuste de los elementos, comportamiento de primera línea son virtudes inherentes a todos los Laguna que se han ido presentando. En la versión diesel multiválvulas la sensación de calidad se mantiene multiplicada gracias al silencio de marcha y el equilibrio conseguido sin contar con la extraordinaria sensación de ahorro constante que proporciona un vehículo de ciclo diesel.

Renault anuncia un consumo para este Laguna de 4,9 litros cada 100 kilometros a una velocidad de 90 Km/h., 6,7 litros a 120 Km/h. y 8,2 litros en ciclo urbano. La velocidad máxima anunciada por la marca es de 175 kilometros a la hora.

En diciembre el Laguna 2.2 Diesel 12V. se comenzará a vender con tres acabados, RN, RT y RXE. La versión básica cuenta con dirección asistida, faros de doble óptica y superficie compleja, asiento trasero abatible, volante regulable en profundidad y airbag para conductor como equipo destacable ofreciéndose como opciones en esta versión, ABS, asiento de seguridad para niños, pintura metalizada, y un pack que incluye cierre centralizado, telemando de infrarrojos y elevalunas delanteros eléctricos. A la versión RT hay que añadir el asiento del conductor regulable en altura, el asiento trasero abatible por partes asimétricas, cierre centralizado con telemando, elevalunas eléctricos delanteros y tapicería de terciopelo. Opcionalmente se ofrece ABS, asiento de seguridad para niños o climatizador automático. Los Laguna RXE son el máximo exponente de la gama, y a todo lo expuesto hay que añadir, de serie, climatizador, ordenador de a bordo, retrovisores eléctricos, sintetizador de voz o un sofisticado sistema antiarranque. ABS, llantas de aleación, elevalunas eléctricos traseros, pintura metalizada y techo practicable eléctrico son opciones disponibles para este acabado. Los precios van desde los 2.780.000 pesetas del RN hasta los 3.385.000 pesetas del RXE, quedando en el medio el RT con un precio de 3.005.000 pesetas.

FICHA TECNICA

MOTOR	**2.2D 12v.**
Disposición	Delant. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.762
Nº válvulas por cilindro	3
Alimentación	Bomba inyectora
Compresión	23 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	85 CV/4.500
Par máximo / r.p.m	14,8 mkg/2.250
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 marchas
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema(Del./Tras)	Discos./Tambores.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.335
Largo/ancho/alto (mm)	4.508/1.752/1.433
Capacidad del depósito (l)	66
Volumen del maletero (l)	452
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	-
Velocidad Máxima (km/h)	175
Consumo Urbano (l/100 km)	8,2
A 90 km/h (l/100 km)	4,9
A 120 km/h (l/100 km)	6,7

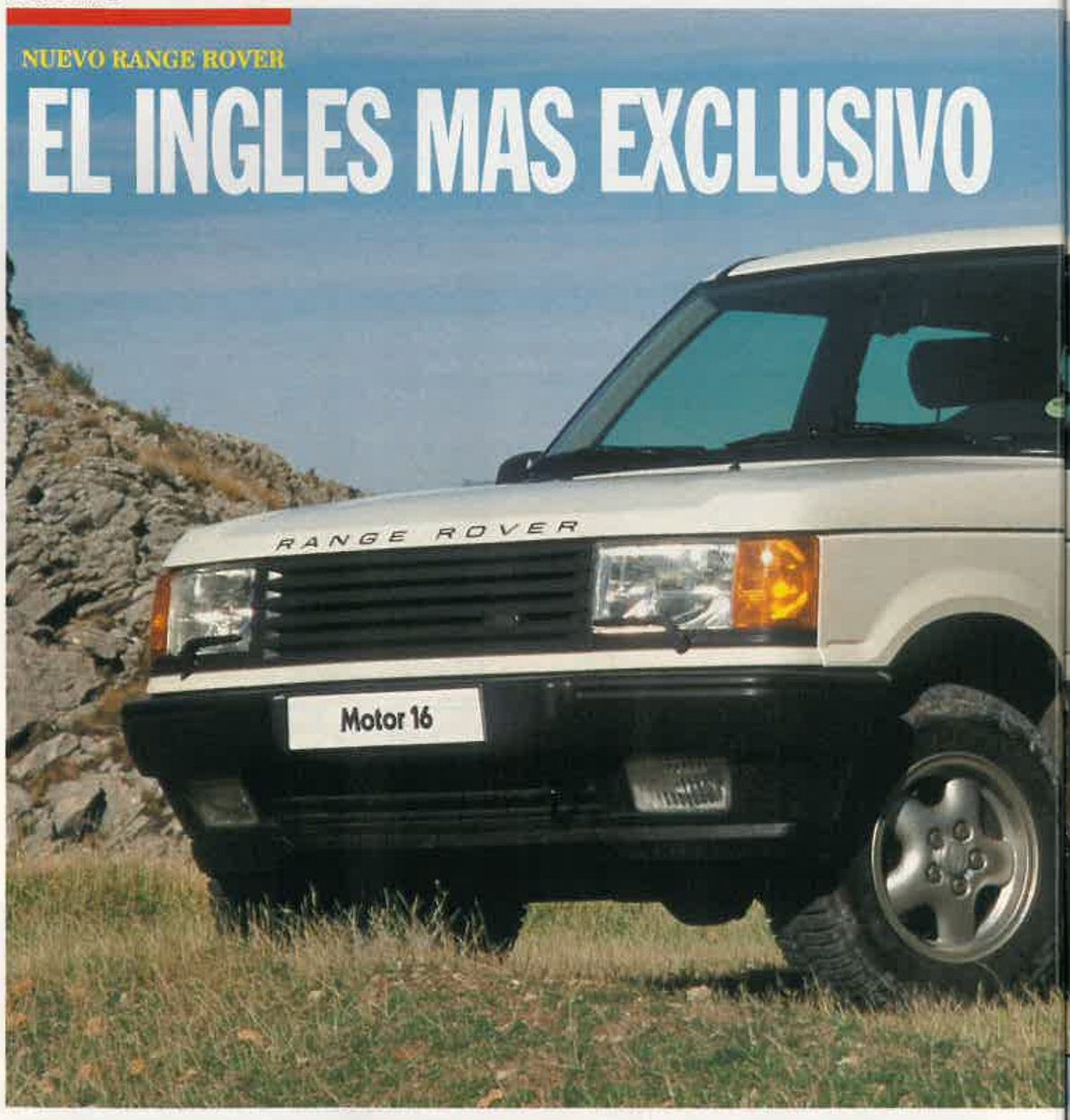
ANDRÉS MAS
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

NUEVO RANGE ROVER

EL INGLES MAS EXCLUSIVO

Los nuevos Range Rover ya están a la venta en el mercado español. Es el mejor producto hecho por la marca británica.

PRECIOS	
RANGE ROVER 2.5 DT	7.100.000
RANGE ROVER 4.0 SE	7.550.000
RANGE ROVER 4.6 HSE	9.100.000



El maletero ofrece un 50 por ciento más de capacidad que el modelo anterior. La versión HSE tiene regulación eléctrica de los asientos, entre otros lujosos detalles.

LOS responsables de Rover no lo dudan: el nuevo Range es el mejor automóvil que jamás han fabricado. Cuando se presentó de forma internacional, los lectores de Motor 16 fueron puntualmente informados de todas las novedades de este exclusivo todoterreno (ver nº 572 de Motor 16) y ahora el importador español lo ha dado a conocer, con sus respectivos precios, a la prensa especializada. Las previsiones anunciadas entonces respecto a precios se han cumplido a rajatabla, aunque en lo que se refiere a objetivos de venta la cifra inicial de 400 unidades para el año que viene se ha aumentado a 750. Un volumen que en principio asusta un tanto por lo que cuestan las tres versiones disponibles en el mercado español, si bien se va a seguir vendiendo el Range Rover anterior con la denominación Classic y en la variante Vogue con motor turbodiesel cuyo precio es de 4,5 millones de pesetas.

Por citar el equipamiento más importante, las tres versiones de los nuevos Range Rover traen de serie *airbag* para conductor y pasajero, climatizador automático, llantas de aleación, alarma antirrobo, retrovisores eléctricos, inserciones en madera y elevalunas eléctricos. El 4.0 SE lleva además tapicería de cuero, control de velocidad de crucero y asientos delanteros térmicos. El «buque insignia» de la gama, el 4.6 HSE, tiene todo lo de sus hermanos e incorpora, además, control electrónico de tracción, neumáticos de mayor medida, techo eléctrico y regulación eléctrica de los asientos delanteros con memoria y otros pequeños detalles de lujo.

En el apartado mecánico, es común la suspensión neumática, sistema antibloqueo de frenos y se mantiene la tracción integral permanente.

JAVIER GUTIÉRREZ

Los nuevos Range Rover son más grandes que los anteriores.

Al nuevo Ibiza 1.8 GTi 16V no le falta detalle. Su motor de 130 caballos y 16 válvulas es elástico pero lo mejor se encuentra llevándole por encima de las 3.500 rpm.

AL VOLANTE

SEAT IBIZA 1.8 GTI 16V

REGALO DE CUMPLEAÑOS

Color amarillo kiwi, 16 válvulas, 130 caballos de potencia, 206 kilómetros por hora, asientos baquet... en Seat celebran el décimo aniversario del lanzamiento del Ibiza y lo hacen regalando a la gama un nuevo modelo deportivo, nervioso, avasallador, completo, el Ibiza 1.8 GTi 16V. Feliz cumpleaños.

La estructura de seguridad es muy completa con seis anillos, barras de refuerzo en las puertas y, en este caso, doble airbag.

EL coche ya está a la venta, desde hace unas semanas en el mercado español y aparte de por el nuevo motor, destaca por un llamativo (ojo, no hemos dicho bonito) color específico y también exclusivo de la marca española, el amarillo kiwi. Mientras el público no diga lo contrario, se ofrecerá sólo en tres puertas y su equipamiento, al menos en la versión «full equipe», presenta pocas carencias en honor a la conocida y agresiva política de márketing de la marca en los últimos tiempos.

Desde el primer momento se ofrecen dos versiones que sólo se diferencian en el equipamiento. El Ibiza GTi 1.8 16V. más completo cuesta 2.655.000 pesetas y cuenta con aire acondicionado, ABS, control de tracción (EDS), llantas de aleación, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, doble airbag para conductor y acompañante, volante y asiento del conductor regulables en altura, faros antiniebla, dirección asistida, radiocassette con seis altavoces, espejos eléctricos y algún que otro elemento de menor importancia. La versión más económica, prevista para los que pueden prescindir de algunos elementos, cuesta 226.000 pesetas menos y no lleva ABS ni EDS ni el airbag del acompañante.

Respecto al GTi de dos litros y 115 caballos de potencia, el GTi más vendido de su segmento hasta ahora, las diferencias se basan, aparte del equipamiento, en la forma de entregar la potencia. Aunque se han acortado considerablemente los desarrollos y se consigue un par razonable a bajas revoluciones, lo cierto es que, como suele ocurrir, lo mejor de este motor se logra siempre que la aguja del cuentavueltas se encuentre por encima de las 3.500 revoluciones por minuto. Y no es difícil conseguirlo. Los desarrollos son los adecuados para este tipo de mecánicas y permiten mantener fácilmente la aguja en la zona ideal. El cambio, del que está casi todo dicho, cobra una especial suavidad en esta versión siendo la segunda, en reducción y en situaciones algo apuradas, la que a veces muestra menos cooperación. La dirección, una delicia, y los frenos, eficaces pero como ya ocurría en el GTi 115 caballos con cierta tendencia a «cansarse» de trabajar cuando se les exige mucho alargando ligeramente las frenadas. Lástima que los neumáticos que monta de fábrica, elegidos, imaginamos que entre otras cosas, por sus cualidades acústicas, no den de sí todo lo que exige una combinación de bastidor y motor de este nivel.

El comportamiento del Ibiza 1.8 GTi 16V no difiere mucho del obtenido en el 2.0 GTi de 115 caballos, referencia importante en el segmento. Prácticamente con los mismos tarados de suspensión e idénticas barras estabilizadoras, la relación comodidad-eficacia se mantiene (con un *feeling* parecido al del Golf) así como la agilidad y las previsibles reacciones de un tren trasero algo nervisoso en situaciones de asfalto resbaladizo. En lo que a consumo se refiere, nuestro recorrido por la enrevesada isla de Ibiza a buen ritmo arrojó una cifra proporcionada por el mismísimo ordenador del coche de alrededor de 13 litros a los 100 kilometros. Cantidad a tener en cuenta por todo aquel que guste de ir rápido por carreteras viradas abusando alegremente de las marchas más cortas. Los conductores más pacíficos verán en la pantalla de su ordenador de viaje cifras más coherentes con las normas (7,8 litros cada 100 kilometros a 120 Km/h.), que no con la filosofía del coche.

Seat vuelve a poner de manifiesto que es capaz de estar a la altura de la competencia y ademas desmarcarse por tamaño de ella. No hay que olvidar que el Ibiza, como también ocurre con el Toledo, se encuentra en tierra de nadie por sus exóticas medidas. Es, en concreto, 20 centímetros más pequeño que un Golf pero 30 centímetros más grande que un AX ó 20 más que un Fiesta. Este planteamiento permite a los responsables de la marca española jugar a dos bandas arañando ventas al segmento superior y llevar ventaja en el inferior gracias a la habitabilidad. En este caso el Ford Fiesta XR2 16V, el Fiat Punto GT, y el Renault Clio 16V son las alternativas al nuevo modelo.

ANDRÉS MAS

NUEVOS SEAT IBIZA

ADEMAS del modelo estrella, Seat presentaba por fin a la prensa otras tres versiones que, desde hace algún tiempo, ruedan ya por nuestras carreteras y que no por ser menos potentes son menos importantes, el Ibiza 1.4 que sustituía al 1.3, el Ibiza 1.9 turbodiesel con el mismo motor de 75 caballos que Volkswagen monta en el Golf y un Ibiza automático, el Automátic 4, con 4 relaciones y dos programas, «confort» y «sport» controlados electrónicamente (EPS) en función de las solicitudes del conductor. La motorización utilizada para esta versión es la de 1,8 litros de cilindrada y 90 caballos de potencia en acabado GLX. El precio de esta versión, muy recomendable para los que brujulean constantemente por ciudad, supera en 166.000 pesetas el precio de la versión manual.

El Ibiza 1.4 puede montar ya la servodirección y el aire acondicionado gracias al aumento de potencia y de par y se sitúa, con su versión CLX, en una envidiable posición en el segmento gracias a su relación calidad-precio-equipamiento.

En Seat están convencidos de que con el Ibiza ofrecen la gama más amplia del mercado. Son nueve motores que en combinación con cuatro acabados proporcionan un total de 15 versiones sin opcionales. Con ellos, la suma asciende hasta los 120 modelos. En lo que va de año y sin contar los vehículos vendidos a casas de alquiler, el Ibiza es el más vendido de su segmento seguido de Fiesta, Clio y Corsa. Dentro de la marca se lleva el 43,6 por ciento de las ventas mientras que el Córdoba sólo un 23,5 por ciento. Detras de ellos se sitúan Toledo y Marbella.

FICHA TECNICA

MOTOR	1.8 GTI 16V.
Disposición	Delant. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.781
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección multipunto
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	130 CV/6.000
Par máximo / r.p.m	16,5 mkg/4.000
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 marchas
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema(Del./Tras)	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Semindependiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.030
Largo/ancho/alto (mm)	3.813/1.640/1.399
Capacidad del depósito (l)	47
Volumen del maletero (l)	270/802
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad Máxima (km/h)	206
Consumo Urbano (l/100 km)	10,9
A 90 km/h (l/100 km)	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,8

SUZUKI VITARA 1.6 16V «RUEDAS ANCHAS»

Zapatones

En Suzuki no se han limitado sólo ha incorporar el motor 1.6i 16V en el Vitara corto. Además, han realizado una versión denominada «Ruedas Anchas» que dauna imagen espectacular y provocará la envidia de los dueños de pequeños todoterreno.

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

Si eres joven, dinámico, amante de la naturaleza y, además, te gusta ir por la vida pisando fuerte, el nuevo Suzuki Vitara 16V «Ruedas Anchas» te va que ni pintado. No podrás decir que le falta atractivo, pues incorpora nuevos aletines en los pasos de rueda, que han aumentado nada menos que 11,5 centímetros su anchura y unos enormes neumáticos en medida 255/60 sobre unas preciosas llantas de aleación que se «quedan» con todo el personal.

Tampoco te faltará motor, puesto que este modelo recurre a la mecánica de 1,6 litros con culata de 16 válvulas e inyección multipunto que antes equipaba, únicamente, el Vitara Wagon. El funcionamiento es muy brillante y su progresividad apenas denota que se trata de una me- ◆◆◆

SUZUKI VITARA 16V R.A.

VIRTUDES	DEFECTOS
Aspecto muy atractivo	Consumo elevado
Rendimiento del motor	Maletero ridículo
Buen comportamiento	Agilidad en T.T. mermada

PRECIO: 2.265.000 PTAS.

Pequeños detalles de acabado desmerecen la buena presentación de este Suzuki.

cánica 16V. Aunque sube de vueltas con energía, no es un motor excesivamente puntiagudo, obteniendo el rendimiento óptimo entre 3.000 y 6.000 vueltas. Con 95 caballos bajo el pie hay ya potencia más que suficiente para no temer a los kilómetros y las prestaciones no tienen nada que envidar a un utilitario deportivo. Eso sí, a costa de un consumo bastante superior, que supera los 11 litros de media en cuanto se le da «vidilla» a la mecánica. Y este Vitara invita a ello. Este elevado consumo incide también sobre la autonomía, obligando a repostar cada poco más de 300 kilómetros.

El nuevo Vitara 16V «Ruedas Anchas» está disponible con techo metálico, techo duro y techo de lona e incorpora unas vías y ruedas más anchas y el motor de 95 caballos.

En este apartado tienen mucho que decir los exagerados neumáticos que monta esta versión, unos «zapatones» que repercuten muy directamente en las prestaciones y los consumos. Por supuesto no todo es negativo y, además de ofrecer una imagen espectacular, también presentan grandes virtudes en el agarre en curva y sobre todo en las distancias de frenado (este Vitara necesita 13,8 metros menos que la versión normal para frenar desde 120 km/h).

Se echan en falta unos discos autoventilados delante, puesto que se fatigan con cierta facilidad y, aunque la ventilación es buena, los propios discos no son capaces de disipar el calor rápidamente y empobrecen la frenada. Otro elemento mejorable es la dirección, que pese a un tacto y rapidez razonable en un 4x4, adolece de cierta precisión al trazar las curvas.

Es de destacar el manejo del cambio: rápido, preciso y con unos desarrollos bien adaptados. También resulta muy sencillo engranar la tracción 4x4 o la caja de reductoras.

Uno de los apartados destacable en el «Ruedas Anchas» es el comportamiento. En los trenes de rodadura no sólo han crecido los neumáticos sino también las vías (4,5 centímetros más anchas). Todo esto se traduce en un mayor aplomo y en una estabilidad excelente. En cualquier caso, presenta un comportamiento muy progresivo que, en general, muestra ligera tendencia a tirar de morro. Por supuesto, cuando entramos en una carretera o camino bacheado, no puede disimular que tiene un eje rígido detrás y se producen ciertos rebotes que descolocan ligeramente la zaga y obligan a conducir más atento.

Pero donde realmente resulta divertido de conducir es en el campo, aunque sus neumáticos están mejor adaptados para el asfalto y en las zonas trialeras carecen de buen agarre y restan agilidad, además de estar más expuestos a los pinchazos.

En el campo o en la carretera, el Vitara 16V, resulta muy divertido de conducir. Si a esto le unimos una estética muy atractiva, un motor con una buena caballería y un completo equipamiento, tenemos un cóctel perfecto para saltar a la «aventura» en cualquier momento.

VICTOR M. FERNANDEZ
FOTOS: JOSE ROBLEDO

MEDIDAS

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.590 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 95 CV (70,6 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 13,5 mkg (132 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo 95 ó 98 RON.

TRANSMISION

Tracción trasera y engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco velocidades y caja de reductoras con cuatro posiciones: 2H, 4H, N y 4L. Mecanismo automático de bloqueo de los bujes delanteros. Embrague de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,7 km/h. En 2ª: 12,6 km/h. En 3ª : 17,8 km/h. En 4ª: 24,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h.

DIRECCION

Sistema: recirculación de bolas con servoasistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 9,8 m.

FRENOS

Delanteros: discos (290 mm de Ø). Traseros: tambores. ABS no disponible.

SUSPENSION

Delantera: independiente, tipo McPherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido, con amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales.

RUEDAS

Neumáticos: 255/60 TR 15. Llantas de aleación de 7J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.125 kg. Capacidad del depósito: 42 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	**157,7**
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	**18,3**
1.000 m salida parada	**34,7**
De 0 a 100 km/h	**12,5**
Recorriendo (metros)	**223**
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	**19,5**
400 m desde 40 km/h en 5ª	**22,2**
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	**37,0**
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	**42,8**
De 80 a 120 km/h en 4ª recorriendo (metros)	**420**
De 80 a 120 km/h en 5ª recorriendo (metros)	**26,4** **749**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	**11,6**
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	**9,8**
En conducción T.T.	**15,2**
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	**11,9**
A 140 km/h de crucero	**14,4**
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	**11,1**
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	**330**

FRENOS

A 60 Km/h: **18,5 m.** A 100 Km/h: **48,7 m.** A 120 Km/h: **69,4 m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **46,4 dB.** A 60 Km/h: **66,7 dB.** A 90 Km/h: **70,9 dB.** A 120 Km/h: **75,0 dB.** A 140 km/h: **77,4 db.** A Tope: **80,8 dB.**

EQUIPAMIENTO

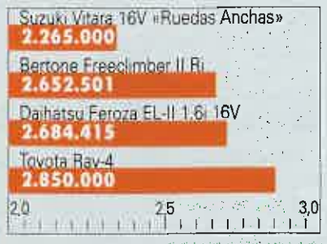
EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería		●	
Ordenador de a bordo		●	
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.		●	
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante regulable	●		
Asiento regulable en altura		●	
Asiento post. partido	●		
Apertu. depósito desde 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: 170.100 ptas. Pintura metalizada: 21.200 ptas.

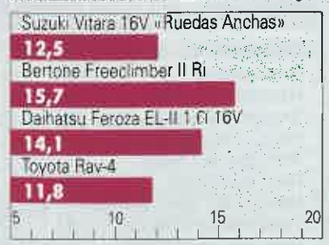
FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)

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



FRENOS (Distancia en metros a 100 km/h)

CONCLUSION

El Vitara ofrece el precio más competitivo entre los pequeños todoterreno, un segmento en el cual, el nivel de equipamiento, es muy similar, aunque modelos como el Freeclimber 2 (instrumentación más completa y techo practicable) o el Feroza (suspensión de dureza regulable), marcan las diferencias. El Vitara destaca en comportamiento y prestaciones y sólo el Toyota Rav-4 le puede plantar cara gracias a la suspensión independiente de su eje trasero y a su mayor motor (2.0i 16V con 129 CV). Los enormes neumáticos que equipa le permiten ser el «rey de la frenada», aunque también le perjudican a la hora de circular por zonas trialeras y en el apartado de consumos.

COMPRADOR

SUZUKI-SANTANA. Fabricante/Importador: Santana Motor, S.A. Avda. 1º de Mayo s/n. 23700 Linares, Jaén. Teléfono: (953) 69 30 50. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 390 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 226.500 ptas. **Plazos:** 48 de 58.302 ptas. **Precio final aplazado:** 3.024.992 ptas.

COSTE POR KM.

Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 29,56 ptas/km. **Coste financiero:** 37,35 ptas/km. **Coste por km. Total:** 66,92 ptas/km.

SEGURO

Seguro de Responsabilidad Civil: 42.271 pesetas/año.

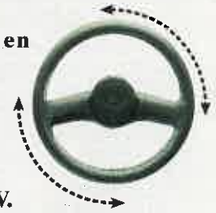
Seguro Gran Todo Riesgo: 190.787 pesetas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de más de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

SPORTING CLUB

Vives la vida sin perder un minuto, pero te cuidas.

Disfrutas tu tiempo libre y te relaja practicar una vida sana. Lo tuyo es el Cinquecento Sporting.

Fíjate bien en su estilo. Cuatro atractivos colores, con parachoques, retrovisores y molduras del mismo color de la carrocería, llantas de aleación y suspensiones bajas. Ahora, sitúate en su asiento deportivo, acaricia el suave volante de cuero negro y admira el salpicadero, con su instrumental analógico y el cuentarrevoluciones. Arranca y concéntrate en el seductor sonido de su motor Fire 1.100 de 54 CV.



Si eres capaz de sentirlo, enhorabuena, ya eres miembro de nuestro Sporting Club.

Además, con el Plan Renove **HAY UN CINQUECENTO DESDE 680.000 pts.**

CINQUECENTO SPORTING. FIAT

MERCEDES SL

40 AÑOS DE PRESTIGIO

El W196 marcó el comienzo. La versión con ruedas cubiertas fue el inicio.

El 230 SL, versión descapotable, fue uno de los SL más emblemáticos.

Basados en los conceptos más modernos, el 500 y 600 SL son los herederos.

En el marco de indiscutible prestigio que Mercedes Benz ostenta desde principio de siglo, la sigla SL representa la flor en el ojal y la máxima expresión de calidad y belleza que la marca alemana ha producido. Sin ningún parecido, la serie SL se ha convertido en la heredera de aquél obelisco de la belleza aplicada a un automóvil que se hizo realidad con el 540 K Roadster.

El Mercedes 300 SL fue la piedra milian para emprender el largo camino de las varias generaciones de SL. Muchos de sus detalles se han aplicado a los modelos más actuales.

El SLK representa la síntesis y el destilado de toda la estirpe de los SL. En su línea estética se han aportado detalles ya aparecidos en modelos anteriores que le infunden un carácter singular.

Mercedes SL 300.

Mercedes SL 190.

Mercedes SL 230.

Mercedes SL 350.

EL nacimiento de la gama SL data aproximadamente de 1952, año en que fueron creados el 300 SL y el 190 SL. El diseño inicial del 300 SL estaba basado en un concepto primitivo, sin apenas detalles sofisticados, y el cuerpo del coche tenía una forma simple pero con proporciones propias de un deportivo bien definido. En él se había ensamblado un motor delantero que, por su gran longitud, condicionaba las proporciones. De hecho, aquél SL no sólo tenía el morro muy largo por las dimensiones del propulsor, sino también porque los estilistas habían elegido hacer un habitáculo muy pequeño con un parabrisas muy vertical. El detalle más personal de aquel coche, eran las puertas que se abrían con forma de ala de gaviota y su hueco llegaba sólo a media altura de la carrocería. La razón era pura ingeniería, ya que con esa solución se podían reforzar los laterales y así mejorar la rigidez del automóvil. Evidentemente, todo eso condicionaba de forma drástica la ergonomía.

En la versión siguiente, se encontraron otras soluciones de rigidez estructural que permitieron alargar las puertas hasta el final de la carrocería y con el volante abatible la habitabilidad y la accesibilidad mejoró considerablemente.

Con estos cambios, la estructura básica

El primer 300 SL y el 300 SE.

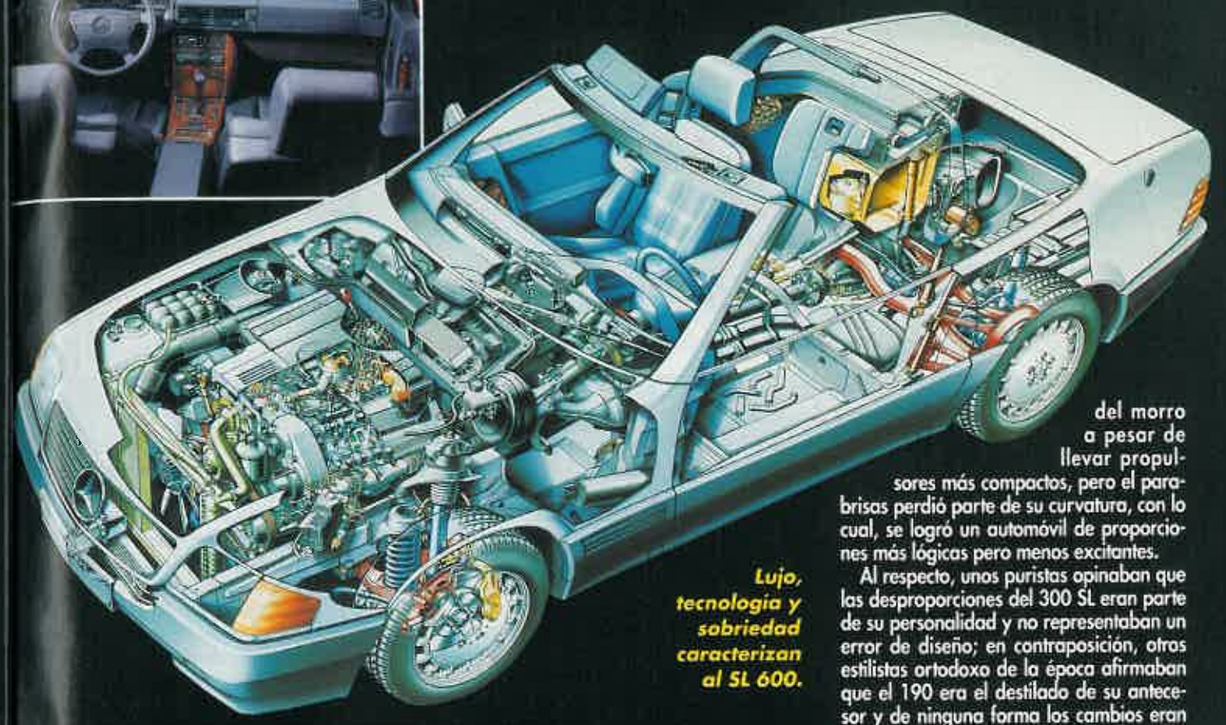
Mercedes 300 SL «Alas de Gaviota».

El 300 SL de Lang.

del 300 SL estaba lograda así como la informabilidad del chasis. Las versiones posteriores de estos SL se distinguieron únicamente por detalles añadidos tanto estéticos como mecánicos y aerodinámicos. La parrilla se hizo más angulosa para dar a la parte delantera un aspecto más agresivo; las salidas laterales de aire se estilizaron y acabaron por ser un detalle característico de aquellos modelos. En cuanto a la forma redondeada del habitáculo, representó un gran adelanto aerodinámico, que obligó a una complicada construcción del cristal del parabrisas por ser muy abombado. Este detalle que aparentemente puede carecer de importancia, llegó a crear serios problemas de producción. En los faros, cabe destacar que en la versiones de techo duro se emplearon ópticas redondas, por el contrario, en los descapotables se incorporaron faros con forma vertical que se integraban con las formas de la carrocería. Fue un detalle curioso que tenía como finalidad infundir al descapotable un aspecto especialmente lujoso y personal. Sin embargo, los descapotables destinados al mercado americano tenían dos faros redondos colocados verticalmente que les infundía un aspecto grotesco. Y por último, no se puede olvidar los diminutos «aletines» sobre el paso de rueda, detalle derivado de los monoplazas de competición; de hecho, en aquellos años Mercedes competía con el W196 del cual había una versión con ruedas cubiertas que se empleaba en los circuitos rápidos como Monza, y en ése se utilizaron por primera vez los «aletines», que según los técnicos de Stuttgart aportaban grandes ventajas aerodinámicas. Al tratarse de algo inédito, se pensó personalizar el SL con dichos añadidos.

En cuanto a los 190, se les puede calificar como las versiones descafeinadas del concepto SL. En su estructura, se conservó el estilo de la parrilla, la longitud del morro a pesar de llevar propulsores más compactos, pero el parabrisas perdió parte de su curvatura, con lo cual, se logró un automóvil de proporciones más lógicas pero menos excitantes.

La impecable estética del 500 SL respaldada por una mecánica al mismo nivel.



Lujo, tecnología y sobriedad caracterizan al SL 600.

Mercedes 450 SL del año 1977.

Al respecto, unos puristas opinaban que las desproporciones del 300 SL eran parte de su personalidad y no representaban un error de diseño; en contraposición, otros estilistas ortodoxo de la época afirmaban que el 190 era el destilado de su antecesor y de ninguna forma los cambios eran la desvirtuación de un concepto, sino todo lo contrario. Estos últimos hacían hincapié en la forma de las aletas posteriores, que al tener una estética inspirada en los años 40, conferían al 190 un toque de elegancia y clasicismo remarcable.

En la siguiente fase de evolución, apareció uno de los modelos más emblemáticos de Mercedes: el 230 SL que por la forma ligeramente hundida de su techo se bautizó con el nombre de Pagoda. El concepto estético general no era tan atrevido como el de sus antecesores, ya que la parte inferior se caracterizaba por un diseño moderno, sin volúmenes añadidos, sin los «famosos aletines» y los faros eran similares a los del 300 SL Cabrio. Un detalle interesante era el paso de rueda asimétrico, que era mayor en la parte posterior. Como se dicho, lo que dio el apodo a este modelo fue su techo. De hecho tenía una superficie negativa, opuesta a los demás coches, y por su parecido con las casas chinas o japonesas, se le llamó Pagoda. El autor de este genial detalle fue Paul Bracq, en cuyo concepto consistía mejorar la accesibilidad al habitáculo. La forma negativa del techo hacía posible que las puertas fuesen más altas, y por tanto, facilitaban el acoplamiento del conductor.

En contra del genial acierto del techo «pagoda», toda la serie de los SL tenían su talón de Aquiles en las llantas. En todos los modelos se montaban las de un mismo

MERCEDES SL

La indiscutible elegancia del 500 SL es evidente.

Esta versión del SL 600 es el futuro de la estirpe.

diseño, con una semiesfera central con la estrella de tres puntas en el centro y sobre un fondo del mismo color del coche. La idea en sí no era mala, pero el resultado visual final no estaba acorde con el diseño del coche y sobre todo, al tratarse de una marca que desde siempre ha cuidado el detalle hasta el extremo.

En las décadas comprendidas entre los años 70 y 80, las generaciones de SL se basaron en los modelos 240 y 480. Ambos tenían la misma base para unificar esfuerzos de producción y abaratar costos sin alterar la calidad. Se conservó el techo «pagoda», ligeramente atenuado, y se incrementó la estética general con unos toques de agresividad. Se alargó la parrilla y se retocó el perfil, se optó por faros cuadrados con los intermitentes incorporados que, al terminar en punta con línea ascendente, corroboraba al aspecto agresivo. En el capó, los SL mantienen tres volúmenes: los dos laterales y el del motor en el centro. En los modelos antiguos se enfatizaba más las formas de los laterales, mientras en los más recientes ocurre lo contrario. Tanto es así, que el volúmen central llega a fundirse con la parrilla.

En los actuales SL, se ha cuidado más la evolución estética que en los demás Mercedes. El frontal se ha perfilado en forma de cuña por un problema aerodinámico y de sonoridad, se ha recobrado algún detalle de los 300 SL como las salidas laterales del aire, y el montante del parabrisas, representa un detalles de gran finura. Al mismo tiempo, se ha inclinado el ángulo del parabrisas que aporta mejor coeficiente aerodinámico, sin quitar altura al habitáculo ya que las proporciones interiores se han rediseñado.

El concepto y la evolución de la serie SL ha sido atrevida, lógica y ha representado una simbiosis entre estética y calidad. Esta estirpe inspirada de algún modo en un coche de competición, ha desafiado cuatro décadas de historia del automóvil sin que su integridad se fisurara mínimamente. Al mismo tiempo, la estructura mecánica ha marcado un hito no sólo de calidad, sino también de seguridad activa y pasiva en virtud de la belleza más clásica.

TEOFILO PLAZA/ GIGI CORBETTA

Copyright Motor 16, 1994.
Prohibida su reproducción.

PRECIOS NUEVOS

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

● El punto verde esta situado delante de todos aquellos modelos que tienen piezas fabricadas en materiales reciclables.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● 145 1.4i	1.780.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	150.000	-	Serie
● 145 1.4i Luxe	1.890.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 145 1.6i	1.940.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 145 1.7i 16V	2.500.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● 145 2.0 TD	2.390.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 155 1.7 Twin Spark	2.399.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-	Serie
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.856.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000	Serie
● 155 1.8 TS Fórmula	2.943.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● 155 2.0 Twin Spark	3.110.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 155 2.5 V6	4.105.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.851.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.805.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-	Serie
● 155 2.5 TD	3.445.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 164 2.0 Twin Spark Súper	4.095.000	1.995	146	210	9,9	8,6	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper	5.837.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper Aut	6.072.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	7.250.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.601.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.138	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000	-
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-	-
ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. lona	2.029.100	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	106.800	-	50.850	-
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	106.800	-	50.850	-
AUDI															
● 80 2.0	3.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	277.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● 80 2.0 Edition	3.150.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● 80 2.3	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 16V	3.940.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 16V Quattro Compet.	4.300.000	1.984	140	206	9,8	10,5	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Aut.	4.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Quattro	4.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.8 V6	4.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.8 V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI	3.499.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	277.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Edition	3.450.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● 80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 S-2 Quattro Avant	7.327.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	274.000	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● A6 2.6 V6	4.955.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 2.6 V6 Aut.	5.291.000	2.598	150	207	11,5	11,3	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 2.6 V6 Quattro	5.468.000	2.598	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 2.8 V6	5.705.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 2.8 V6 Aut.	6.013.000	2.771	174	217	10,2	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 2.8 V8 Quattro	6.212.000	2.771	174	218	9,1	11,8	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 S-6 2.2 Quattro	8.326.000	2.226	230	241	6,7	12,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 S-6 4.2 V8 Quattro	9.793.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.5 TDI	5.040.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 2.6 V6 Avant	5.386.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 2.6 V6 Quattro Avant	5.907.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● A6 S-6 V8 Quattro Avant	10.070.000	4.172	290	247	6,0	15,2	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.5 TDI Avant	5.489.000	2.461	115	190	11,4	6,7	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
● Coupé 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● Coupé 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6	5.207.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6 Quattro	5.713.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.6 V6	6.164.000	2.598	150	209	10,2	11,1	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A-8 2.8	7.489.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● A-8 4.2 Quattro Triptonic	10.769.000	4.172	300	250	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción (1): Paquete opcional que incluye las llantas de aleación, apoya brazos central delantero, cierre centralizado con mando a distancia, tapicería de cuero, la vafaros y la regulación eléctrica de los asientos delanteros, la columna de dirección y los cinturones de seguridad : 753.000 ptas.

BERTONE															
Freeclimber 2 R i	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	-	64.369	-
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Freeclimber 2.7 i T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
Freeclimber 2.7 i Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
BMW															
● 316i Compact	2.953.000	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
● 316i Compact Aut	3.215.000	1.596	102	183	13,8	8,8	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
● 318 Ti Compact	3.395.000	1.796	140	209	9,9	9,1	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	99.511	Serie
● 318 Ti Compact Aut	3.650.000	1.796	140	202	11,2	9,3	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	99.511	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag

PRECIOS USADOS

MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/ Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSi 1.8i 3p	1370	—	—	—	—
R-19 16V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 3P	1400	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RN 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8i 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RTi 1.8i 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Sev. 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 16 V	2120	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-21 TS	1260	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 TXE	1700	1440	1330	1160	990
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TX i	1840	1570	1410	1260	—
R-21 GTi	1720	1460	1320	—	—
R-21 2 L Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R-21 Turbo D	1590	1350	1220	1090	930
R-21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R-21 Nevada TXE.	1760	1500	1350	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1190	960
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R-25 GTX	—	—	—	1100	980
R-25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R-25 TX i	—	1980	1670	1510	1340
R-25 V6 i	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6 i Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R-25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R-25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320
R-25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410
Espace TXE Quadra	—	2390	2030	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RN 2.2 i	2100	1800	1620	—	—
Espace RT 2.2 i	2550	2190	1970	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2750	2330	2110	—	—
Espace RXE V6 i	3130	2650	2410	—	—
Espace RN 2.1 DT	2250	1900	1730	—	—
Espace RT 2.1 DT	2630	2230	2020	—	—
Alpine V6 Turbo	5030	4210	3750	3390	2930

ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	560	—	—
111 L 5p	780	660	600	—	—
114 S/Si	880	750	680	—	—
114 S 5p	860	730	660	—	—
114 SL/Si 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTi	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1080	990	890	—
216 S	—	—	—	470	420
216 Sprint	—	—	—	500	450
216 SE/EFi	—	—	—	580	420
216 Vitesse	—	—	—	660	580
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GTi 3p /5p	1550	1310	—	—	—
220 GTi 3p /5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1060	960	—	—
416 GSi	1370	1160	1060	—	—
416 GTi	1400	1160	1060	—	—
420 GTi	1560	1320	—	—	—
620 Si	—	1380	1220	1050	890
820 Si Nuevo	2330	1980	—	—	—
827 Sterling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	—	340	290
Metro MG	—	—	—	420	340

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p	—	—	—	390	320
Maestro 2.0 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	540
Montego State 2.0 GTi	—	770	700	620	560
Montego DSL Turbo	—	770	660	590	540
Montego LGi 2.0	1060	900	—	—	—

SAAB

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000 CDi 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSi 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SEAT

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L , Playa Sp., v Jun	430	340	290	240	200
Marbella XL, GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc Str y Spc. 0 9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	350
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	580	520	440	380	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	390
Ibiza GLX 1.5 3p	720	650	560	500	430
Ibiza SXI 1.5 3p	790	710	590	540	490
Ibiza Disc.Spc.Str 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc.Spc,Str 1.2 5p	640	580	480	440	380
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	620	560	470	430	370
Ibiza GLX 1.2 5p	720	650	550	500	420
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	660	590	500	440	380
Ibiza GLX 1.5 5p	770	690	590	530	440
Ibiza Inyección 5p	810	730	610	550	500
Ibiza Disc, Spc y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc y Spc y Jun D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L, GL Touring 1.2	—	520	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L, GL y Bri y Tour 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	360	280
Malaga GLD y GLXD	—	660	510	400	310
Toledo 1.6 CL	1060	920	830	—	—
Toledo 1.6 GL	1110	940	850	—	—
Toledo 1.8 CL	1180	1000	900	—	—
Toledo 1.8 GL	1210	1030	930	—	—
Toledo 1.8 GLX	1320	1120	1010	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GL	1410	1200	1080	—	—
Toledo 2.0 GLX	1450	1240	1110	—	—
Toledo 2.0 GT	1600	1360	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1350	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1700	1450	1300	—	—
Toledo 1.9 D CL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 D GL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1400	1190	1070	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1520	1300	1170	—	—

SKODA

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

SUBARU

MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 16V Sedan	1440	1300	1100	—	—
Legacy GL 1.8 16V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2390	2000	1780	—	—
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GX 2.2 SW 4WD	1960	1630	1450	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020	—	—	—

SUZUKI

MODELO	93	92	91	90	89
Swift 1.0 GL	670	—	—	—	—
Swift 1.3 GL	760	650	580	520	450
Swift 1.3 GS	830	—	—	—	—
Swift GTi 16V	1030	870	790	700	600
Swift Sedan 1.6 GLX	1020	860	780	690	590
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	—	1000	900	810	720
Swift Cabrio 1.3	1320	—	—	—	—

TOYOTA

MODELO	93	92	91	90	89
Celica 1.6	—	—	1420	1140	1030
Celica 2.0 GT	—	—	1620	1310	1170
MR-2	—	—	1660	1410	1270
Supra 3000	—	—	2240	1900	1710
Supra Targa	—	—	2340	1990	1790
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Targa Turbo	3370	2860	2580	—	—
Camry	—	—	1140	970	880
Corolla 1.6	—	1190	1070	—	—
Celica 2.0 GTi	2330	1980	1790	—	—
Celica Turbo 4X4	2750	—	—	—	—
Carina XLi 1.6	1610	—	—	—	—
Carina GLi 2.0	1800	—	—	—	—

VOLKSWAGEN

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	500	450	340	260
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 CL y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic CL 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	410
Polo Classic CL D	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	490	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 55 cv	850	720	650	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	960	810	740	660	560
Polo Coupé GT G40	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1460	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf CLD 3p	1330	1140	—	—	—
Golf GLD 3p	1600	1370	—	—	—
Golf GTID 3p	1570	1300	—	—	—
Golf CL 60 5p	1150	970	—	—	—
Golf CL 75 5p	1340	1150	—	—	—
Golf GL 75 5p	1450	1240	—	—	—
Golf GL 90 5p	1540	1320	—	—	—
Golf GL 90 5p Aut.	1680	1440	—	—	—
Golf GL 90 y GTi 5p	1820	1560	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	2260	—	—	—
Golf CLD 5p	1390	1190	—	—	—
Golf GLD 5p	1680	1140	—	—	—
Golf GTID 5p	1580	1340	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	—	1010	860	770	690
Golf Sprinter 4 p	—	1060	900	810	730
Golf CL 75 cv 2 p	—	1070	920	830	700
Golf CL 75 cv 4 p	—	1140	970	830	750
Golf CL 90 cv 2 p	—	1220	1040	940	780
Golf CL 90 cv 4 p	—	1280	1100	940	850
Golf GTi 112 cv 2 p	—	1300	1120	1000	850
Golf GTi 112 cv 4 p	—	1350	1170	1050	890
Golf GTi 16 v 2 p	—	1490	1270	1140	960
Golf GTi 16 v 4 p	—	1560	1330	1200	1010
Golf CL D 2 p	—	1060	900	810	620
Golf CL D 4 p	—	1130	960	860	670
Golf GTD 2 p	—	1250	1060	820	630
Golf GTD 4 p	—	1310	1120	1010	7700
Golf Cabrio GLi	—	1370	1170	1050	890
Golf Cabrio Quartett	—	1530	1300	1170	990
Vento CL 75	1240	1060	—	—	—
Vento CL 90	1320	1120	—	—	—
Vento GL 75	1400	1190	—	—	—
Vento GL 90	1480	1250	—	—	—
Vento GL 90 Aut.	1570	1330	—	—	—
Vento GT	1840	1560	—	—	—
Vento CLD	1320	1120	—	—	—
Vento CLTD	1580	1340	—	—	—
Jetta CL 75 cv	—	720	610	560	500
Jetta CL 90 cv	—	780	670	600	540
Jetta GT	—	1030	890	760	570
Jetta CLD	—	930	710	630	570
Jetta CL TD	—	840	720	640	580
Passat CL 90 cv	1400	1190	1070	960	820
Passat GL 90 cv	1540	1380	1250	1120	1000
Passat GL 112 cv	1760	1490	1360	1200	1030
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	1280
Passat CL TD	1510	1280	1160	1030	880
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	810
Passat Variant GL 112 cv	1940	1650	1480	1320	1130
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	940
Corrado 16 v	2070	1750	1490	1340	1210
Corrado G 60	2380	2020	1710	1540	1390
Scirocco GT	—	—	770	660	540
Scirocco GTX	—	—	900	770	600
Scirocco GT 16V	—	—	850	770	650

VOLVO

MODELO	93	92	91	90	89
244 GL	—	—	1310	1130	960
244 GLT	—	1490	1350	1220	990
244 GLD	—	—	—	1060	800
245 GL	—	—	1220	1100	840
245 GLD	—	—	1270	1130	660
Polar	—	1800	1620	1380	—
340 GL	—	—	—	730	660
340 Plus	—	—	960	860	740
360 GLE	—	—	—	990	770
360 GLT	—	—	1150	1040	810
440 GL	—	1240	1120	960	—
440 GLS	—	1390	—	—	—
440 GLi	1570	1330	—	—	—
440 GLT/GLE	1770	1500	1360	1210	1030
440 Turbo	1950	1650	1490	1330	1140
440 GL	1610	1370	1230	1100	—
460 GLE	1850	1570	1420	1260	1080
460 Turbo	1950	1650	1490	1330	1140
480 ES	2020	1720	1550	1380	1180
480 ES Turbo	2140	1820	1640	1460	1250
740 GL	—	—	—	1120	920
740 Master y 2.0	—	1790	1610	1370	—
740 GLE	—	—	—	1400	1150
740 GLi	—	—	—	—	1020
740 GLD	—	—	—	1060	910
740 200 cv	—	3000	2690	2290	—
740 Turbo Diésel	—	—	—	1400	1210
740 Turbo Intercooler	—	—	—	1390	1160
740 Master	—	1760	1580	1340	—
745 GLE	—	—	—	1360	1150
745 Turbo Diesel	—	1840	1680	1320	1170
745 Turbo Intercooler	—	1810	1660	1390	1160
760 GLE	—	—	—	1930	1740
760 Turbo Diésel	—	—	—	1970	1670
760 Turbo Intercooler	—	—	—	2040	1760
780	—	4020	3720	3470	2940
850 GLT	2920	2470	—	—	—
850 GLT Aut.	3130	2640	—	—	—
940 y Royal	2260	1920	1730	—	—
940 GL E/ 16V	2100	1790	1610	—	—
940 GL E TD	2400	2040	1840	—	—
940 Turbo Diesel	2100	1900	—	—	—
940 Turbo y 940 TD STW	3100	2640	—	—	—
940 2.3 i STW	2150	1820	1650	—	—
940 16V STW	2340	1990	1790	—	—
940 TD STW	2440	2070	1870	—	—
940 Turbo STW	2960	2520	2270	—	—
960 Turbo	3490	2970	2680	—	—
960 24V	3490	3970	2680	—	—
960 24V SW	3540	3010	2710	—	—

COMPRAR Y VENDER

YAMOVIL

CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 (METRO OPORTO) TEL: 565 20 00

C/ EMBAJADORES, 139 (METRO DELICIAS) TEL: 539 06 00

PEQUEÑOS Y MEDIOS

CITROEN AX 1.1i	94	925.000
BMW 320i CLIMAT.	91	2.650.000
OPEL CORSA 1.4i SWING A/A	94	1.325.000
CITROEN XANTIA 1.8i SX A/A	94	2.180.000
PEUGEOT 205 GR 1.4 A.A	93	1.150.000
OPEL ASTRA 1.6 GLS D/A	93	1.650.000
LANCIA DEDRA 1.8i E CLIMAT.	91	1.550.000
RENAULT CLIO 1.7 S	93	1.175.000
SEAT IBIZA 1.8i CLX	94	1.380.000
NISSAN PRIMERA 2'0 SLX A/A	94	2.150.000
ALFA 75 1.6i LEMANS	92	990.000
CITROEN XANTIA 1.8i X A/A	93	1.980.000
FORD MONDEO 1.8i CLX A/A	94	2.380.000
PEUGEOT 1.6 XT 1.4 A/A	93	1.250.000
FORD FIESTA 1.8 A/A	92	1.250.000
OPEL CORSA 1.4i SI E/E,C/C	93	1.250.000
FORD SIERRA 2.0i GHIA A/A	91	1.650.000
SEAT TOLEDO 1.8 CL EE/CC	92	1.350.000
FORD FIESTA 1.1 CHEERS	92	850.000
FORD SIERRA 2.0i GL A.A.	91	1.380.000
ROVER 416 GSI D/A	92	1.380.000
OPEL CORSA 1.2 GL	91	750.000
OPEL VECTRA 2.0i GT A/A	91	1.475.000
RENAULT CLIO 1.7 S A/A	92	1.180.000
CITROEN BX 1.6 TGS	91	950.000
RENAULT TWINGO	94	950.000
OPEL ASTRA 2.0 GT D/A	92	1.550.000
RENAULT CLIO 1.4 RT	91	990.000
LANCIA Y-10 FIRE	92	750.000
SEAT TOLEDO 2.0i GT AA	92	1.850.000
RENAULT 21 TXE F.E.	90	1.350.000
PEUGEOT 405 SRI A/A	93	2.250.000
OPEL CORSA 1.3 GL	90	690.000
AUDI 80 2.6 V6 F.E.	93	2.950.000
OPEL VECTRA 2.0i GL A/A	91	1.450.000
RENAULT 19 GTS DYNAMIC	91	1.150.000
ROVER 214 GSI D/A	91	1.250.000
FIAT CINQUECENTO SUITE A/A.	94	850.000
RENAULT 19 RN 1.4 CHAMADE...	92	1.180.000
ALFA 155 2.0 TS CLIMAT.	93	1.950.000
OPEL KADETT 1.6 GL A/A	90	950.000
CITROEN AX 1.4 TGS A/A	92	950.000
FIAT TIPO 1.8 GT A.A	94	1.650.000
FIAT TEMPRA 1.4	92	1.150.000
OPEL OMEGA 2.0i A/A	90	1.650.000
SEAT IBIZA 1.5 CLX A/A	92	850.000
FORD ORION 1.6 GHIA	91	1.175.000
FORD MONDEO GHIA F.E.	93	2.750.000

YAMOVIL COMPRA AUTOMOVILES SEMINUEVOS

COMPRUEBE NUESTRAS TASACIONES PARA TURISMOS NACIONALES Y DE IMPORTACION. VEHICULOS INDUSTRIALES Y TODO TERRENO CON POCO TIEMPO Y BIEN CUIDADOS.

CENTRAL DE COMPRAS: C/ EMBAJADORES, 139.

VENTAS: CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 EMBAJADORES, 139

GRANDES Y DEPORTIVOS

FORD ESCORT RS 2000 16V.	92	1.650.000
MERCEDES 300 TD 7 PLAZA.	91	3.850.000
AUDI COUPE 20V F.E	90	2.450.000
FORD SCORPIO 2.9i GUIA	91	2.350.000
PEUGEOT 605 SRI FE.	92	2.050.000
CITROEN XM V6 F.E.	90	1.950.000
BMW 730i FE	92	3.850.000
CITROEN XANTIA 2.0 16V	93	2.750.000
CITROENZX VOLCANE F.E.	92	1.580.000
CITROEN XM 2.0i LUXE A/A	91	1.550.000
RENAULT 25 TX F.E.	91	1.650.000
FIAT TIPO 2.0i 16V F.E.	92	1.750.000
OPEL OMEGA 2.6i CD F.E	93	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0i F.E.	91	1.950.000
CITROEN ZX 1.9i VOLCANE.	93	1.750.000
RENAULT CLIO 16V	92	1.475.000
FORD SIERRA XR4i 3P F.E.	92	1.750.000
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	91	1.750.000
RENAULT SAFRANE 2.2 RNSi.	93	2.850.000
AUDI 100 2.3 E CLIMAT.	91	2.650.000
OPEL ASTRA GSI 16V F.E.	93	2.280.000
CITROEN XM V6 24V F.E.	93	2.650.000
OPEL CALIBRA 16V F.E.	92	2.350.000
MAZDA 323 GTI A/A	90	1.150.000
RENAULT ESPACE 2.2 RN A/A	92	2.950.000
FORD SCORPIO 2.9	92	2.750.000
RENAULT CLIO WILLIAMS	94	2.150.000
OPEL ASTRA GSI 16V F.E.	92	2.080.000
VOLVO 480 S A/A	93	2.250.000
VOLKSWAGEN GOLF CABRIO.	93	2.150.000
RENAULT ESPACE 2.2 RN A/A	93	3.250.000

MOTOR DIESEL E INDUSTRIALES

PEUGEOT J-5 FURGON.	93	1.350.000
RENAULT EXPRESS 1.4	93	1.250.000
LADA NIVA 4X4 RUEDAS	93	825.000
CITROEN ZX 1.9 D AVAN.	92	1.550.000
CITROEN AX TRD	93	975.000
TOYOTA LAND CRUISER 250	90	2.350.000
FIAT FIORINO 1.3 FURGON	92	850.000
RENAULT 19 GTD	91	1.150.000
JEEP CHEROKEE LIMITED	92	2.650.000
CITROEN ZX 1.9 TD A/A	93	1.850.000
FORD EXPLORER 4.0i F.E.	93	2.750.000
SEAT TERRA DIESEL COMBI	93	950.000
LADA NIVA LL/AA.	93	850.000
MERCEDES 300 D. F.E.EF.	92	3.850.000
SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX	92	1.670.000

INMEJORABLES CONDICIONES DE FINANCIACION

COMPRAR Y VENDER

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

¡BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca 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. Multrafic. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78.

PARTICULAR Vende Mercedes 190 2.5D, O-BM automático, ABS, E/E, C/C, llantas, radio, techo, champán. 2.200.000 Tel: (98) 528 11 31.

LANCIA Delta Integrale, Deltona, 215 CV, ABS, A/A, 4.000.000 ptas. Año 94. 10.000 kms. Garantía nacional. Tel: (983) 35 50 55. Sr. Pérez.

ATENCION Auto Exclusiv Alemania, con agencia en Barcelona, con 40 coches en stock. Todoterreno y turismo. Americanos, japoneses. Todos coches revisados, a matricular. Mejores precios y calidad. Precios especializados para tiendas. Tel: (93) 410 73 13. Fax: (93) 410 72 31.

LANCIA Delta Integrale, año 93. Full equipe. Garantía total. Tel: (983) 35 50 55. Sr. Pérez.

MITSUBISHI 3000 VR4. 305 CV, modelo 92. 8.000 kms, cuero,ABS, climatizador, airbag, CD stereo, alarma, verde metalizado. Impecable, único propietario. Tel: (943) 47 31 54 y (908) 77 08 88.

KARTS Nuevos y usados, recambios, reparaciones. Tel: (93) 580 96 84.

CALIBRA 16V 4x4. Blanco, full equipe, año 91. 2.550.000 ptas. Tel: 554 43 92.

SINIESTRO M-3 Motor, cambio, etcétera. Buen estado, 500.000. Cambiaría también por moto o coche. Tel: 605 49 68.

CITROËN C-11 Ligero, 1953. Negro, impecable. 2.100.000 ptas. Cojo moto o coche como parte de pago. Tel: 605 49 68.

NISSAN 200 SX, impecable, cojo moto coche como parte de pago. Tel: 605 49 68.

BMW 525i Automático, aire, llantas, año 91. Azul, sin matricular. 2.750.000 ptas. Tel: 554 43 92.

ESCARABAJO Cabrio, ruedas 225/50/15. Aletas anchas, motor cromado. Precioso. 1.700.000 ptas. Tel: 554 43 92.

FORD Capri 2.0, rojo, recién tapizado, piel blanca. 400.000 ptas. Tel: 554 43 92.

JAGUAR Sovereign 3.6 Azul, Todos los extras. 2.700.000 ptas. Tel: 554 43 92.

SUZUKI Vitara JLX, todos extras, aire, rueda ancha, defensas. 1.600.000 ptas. incluida transferencia. Tel: 554 43 92.

SUZUKI Samurai Long Body, año 90. Perfecto. 890.000 ptas. Tel: 554 43 92.

RENAULT 19 16V. Año 90, D/A, E/E, C/C. ABS, Azul Sport, cuidado. 1.250.000 ptas. Tel: 554 43 92.

¡ANUNCIESE HOY!
Envíenos a:
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas,41
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 × 40 mm, cuyo importe es de 10.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____ Firma

COMPRAR Y VENDER

CANSA Compramos automóviles, máximas tasaciones. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

MERCEDES 300 W123 gasolina y diesel, varios, berlina y familiar. Desde 700.000. Tel: 725 86 21-22. Azcona 62.

CITROËN AX 1.4 5P. Excelente estado, pocos kilómetros, garantizado, buen precio. Tel: (91) 726 17 17. Azcona 62.

CITROËN XM 2.0 Grand Luxe, suspensión hidractiva, climatizador, 1992 perfecto blanco, pocos Kms, supercuidado, muy buen precio, facilidades, posible cambio. Tel: (91) 726 17 17. Azcona 62.

ALFA ROMEO 90 último modelo, todos los extras, perfecto estado. 450.000 ptas. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

FORD Mustang II Ghia V8, 1976, impecable estado de conservación, 1.000.000 ptas. Admito cambio coche o moto Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

ROBRIAUTO MERCEDES BENZ
BMW 318i 4 puertas, última serie, año 92.
BMW M3 Full equipo.
Volkswagen Corrado VR6, full equipo, año 92.
Mercedes Benz 190 E 2.0, año 92.
Mercedes Benz 300 D, Gris plata.
Mercedes Benz 350 SL, año 1972.
Jaguar Sovereign V-12, año 87.
C/ Orense nº 30. Tel:555 89 97-555 86 47.

VOLVO 340 GLE automático, A/A, techo corredizo, más extras. 590.000 ptas. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

BMW 520i 24V, seminuevo, muchos extras, climatizador. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

CITROËN C-25 diesel 9 plazas, preparada camping, muy cuidada. 800.000 ptas, admitimos cambio. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

MERCEDES 300E año 90 perfecto, innumerables extras, garantizado, buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

VOLKSWAGEN Escarabajo muy buen estado oportunidad. 1300 cabriolet. Año 1966, todo original, impecable, admitimos coche cambio. Tel:(91) 726 17 17. Azcona 62.

VOLKSWAGEN Golf GTD turbodiesel, buen estado. 750.000 ptas. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

OPEL Corsa 1.4i Swing, rojo, M-NW, 29.000 kms. originales, absolutamente nuevo, garantía 12 meses, muy buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

MINI 1.000, Citroën Dyane 6, modelos antiguos, pero perfectamente conservados. ¡No hay que darlos de baja! Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

FIAT Uno 60S 5 puertas. M-NJ, como nuevo, muy buen precio. Garantía 12 meses. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

FORD Escort cabrio XR3I color blanco, como nuevo, capota eléctrica, totalmente garantizado, buen precio. Tel: (91) 725 86 21-22. Azcona 62.

VOLKSWAGEN Corrado VR6. Dos años, rojo, cuero, techo eléctrico, calefacción, asientos, ABS, aire, etc. Como nuevo, muy buen precio, garantía 12 meses, admitimos cambio por coche o moto. Tel: (91) 725 86 21-22.

BMW 520 buen estado 250.000 ptas. Tel: (91) 726 17 17.

VOLVO 460 GLE automático, 22 meses, empresa vende, oportunidad, como nuevo, buen precio. Tel: (91) 726 17 17. Azcona 62.

YAMOVIL Audi 100 2.3 E. Año 91, azul metalizado. FE. garantizado. 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Audi Coupé 20V. año 90, gris metalizado, FE. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroën Xantia 2.0 16V. Año 93 verde FE. Garantizado. 2.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Fiat Tipo 2.0 16 válvulas. Año 92. Color Negro. full equipe, completamente garantizado, como nuevo. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0 i Ghia, Año 94. Color Verde metalizado, máximo equipamiento. Pocos kilómetros. Garantizado. Tel: 565 20 00.

BMW EXCLUSIVOS
A MATRICULAR - ENTREGA INMEDIATA
318i CABRIO, 325i CABRIO,
M-3, 740i V8 (NUEVO MODELO)
525 iX TOURING, 840iA
INFORMESE: (93) 457 65 06 Sr. RISCO

CLASICOS DEPORTIVOS

Mercedes Benz 230SL Pagoda. Año 67. Totalmente reconstruido. Estado original, blanco.
Triumph TR-4. Año 64. Totalmente reconstruido, color verde inglés.
Porsche 912. Año 66. Premio Club Porsche, estado original.
Alfa Romeo Duetto. Año 67, rojo, motor, pintura y tapizado nuevo.
Alfa Romeo GT 2000 Bertone. Año 72. Azul marino, tapicería roja, recién reconstruido.
BMW CSi. Año 76, perfecto estado.
Triumph TR-7. Año 72. Motor, pintura y tapizado nuevo.
Porsche 911 SC 2.7. A toda prueba. Motor 15.000 kilómetro. Gris metalizado.

VAROSA MOTORS PRESENTA SU COLECCIÓN OTOÑO-INVIERNO

¿USTED QUIERE LO MEJOR?

VAROSA MOTORS. El especialista del vehículo japonés con gran atención a los deportivos y todoterreno.
Gran stock de vehículos en exposición. Talleres de mecánica, electricidad carrocería y almacén de recambios, todos agrupados en unas instalaciónes de 4.000 metros cuadrados. Posibilidades de financiación y leasing hasta 60 meses. Horario de exposición: de 10h a 14h y de 16.30h a 20.30h. Si aún no conoce **VAROSA MOTORS,** quedará gratamente sorprendido.
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, 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 o nieve donde se disfruta de su divertidísimo y fácil manejo. Es idóneo para cazadores, guardas forestales e incluso para personas con alguna minusvalía física, pues le permite una movilidad que hasta ahora no posee y **VAROSA MOTORS** adapta todos los mandos y piezas según cada necesidad **POLARIS.** Es la única marca homologada en España. Descúbralos en la exposición de **VAROSA MOTORS.**
VAROSA MOTORS, como concesionario oficial Polaris dispone de toda su gama de motos acuáticas, en sus diferentes versiones, entre ellas la moto acuática más rápida del mundo.
VAROSA MOTORS también dispone de motos para nieve, una gran diversión.
NUEVO MITSUBISHI ECLIPSE. El relevo de un mito. Una carroceria totalmente nueva y un interior asombroso configuran el nuevo Eclipse. **VAROSA MOTORS** tiene esta novedad absoluta a su disposición. Ya en stock. Entrega inmediata.

VAROSA MOTORS EN EXPOSICIÓN

Mitsubishi Eclipse GS 16V 150 CV. Año 94.
Mitsubishi Eclipse GSX 4X4 195 CV. Año 94.
Mitsubishi Eclipse GS Turbo 205 CV. Año 95.
Mitsubishi Eclipse GSX Turbo 4X4 215 CV. Año 95.
Mitsubishi 3000 GT 222 CV.
Mitsubishi 3000 VR4 320 CV.
Toyota Supra Biturbo 330 CV.
Ford Mustang 5.0 V8
Mitsubishi Montero (Turbodiesel) Corto 125 CV.
Mitsubishi Montero (Turbodiesel) Largo 125 CV.
Honda Prelude 190 CV.

Entrega inmediata de toda la gama Mitsubishi

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

COMPRAMOS COCHES NACIONALES O DE IMPORTACION
INMEJORABLES TASACIONES. PAGO AL CONTADO

ALFA ROMEO 75 2.0, AÑO 87. 590.000 PTAS.
BMW 320I AÑO 87. 890.000 PTAS.
CITROËN AX, TRD IMAGEN AÑO 93. 850.000 PTAS.
CITROËN BX 19 TRS A/A AÑO 87 690.000 PTAS.
FORD 1.3 GHIA AÑO 87. 375.000 PTAS.
FORD SCORPIO 2.9 GHIA A/A D/A E/E 1.350.000 PTAS.
MERCEDES 300 D Año 81. 890.000 PTAS.
MMERCEDES 300 E, AUT, FULL, AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
MERCEDES 300 SE, AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
MERCEDES 300 E, AÑO 91. 3.650.000 PTAS.
OPEL CORSA 1.5 D, FULL .1.100.000 PTAS.
OPEL KADETT 2.0 GSi, AÑO 89. 850.000 PTAS.
PEUGEOT 205 XL. 5 PUERTAS, AÑO 90. 580.000 PTAS.
RENAULT 21 TXE, ABS, A/A, AÑO 89. 1.150.000 PTAS.
RENAULT 21 GTD AÑO 90 1.100.000 PTAS.
RENAULT 21 GTS A/A AÑO 90 5P 950.000 PTAS.
RENAULT 19 TXI, A/A, D/D, E/E, C/C, AÑO 90. 970.000 PTAS.
RENAULT 5 FIVE 5 PUERTAS, AÑO 89. 450.000 PTAS.
SAAB 9000I 2.0 16V, AÑO 90. 1.390.000 PTAS.
OPEL CORSA 1.2 ST AÑO 84. 250.000 PTAS.
OPEL CORSA 1.2 S AÑO 88. 450.000 PTAS.
OPEL VECTRA 1.6I AÑO 90 850.000 PTAS.
PEUGEOT 505 GTDA/A, LL, E/E C/C. 350.000 PTAS.
PEUGEOT 205 GT, AÑO 86. 390.000 PTAS.
ROVER 2600 S, AÑO 84. 425.000 PTAS.
SEAT IBIZA 1.2 AÑO 88 390.000 PTAS.
VOLKSWAGEN PASSAT CL 1.6D AÑO 87 490.000 PTAS.
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V A/A, AÑO 90. 1.100.000 PTAS.
VOLVO 440 TURBO, FULL, AÑO 90 1.390.000 PTAS.
AUDI 90 2.2 AÑO 89 1.490.000 PTAS.
BMW 524 TD AÑO 89 ULTIMO MODELO. 3.900.000 PTAS.
BMW 325 CABRIO TECNICA M, MD 91. 3.400.000 PTAS.
CITROËN ZX2.0I 16V A/A AÑO 92 1.690.000 PTAS.

C/JUAN ALVAREZ MENDIZÁBAL 39
(METRO ARGÜELLES) TEL.:(91) 541 00 36

GARCIA PROL Audi 90 2.2 año 89. 1.490.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL BMW 524 TD, garantía un año, 2.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL BMW 325 cabrio, técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. 3.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL For Escort XR3 Cabriolet, techo eléctrico. 1.190.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Fiat Uno Turbo, año 88. 450.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Orion 1.6i Ghia, A/A, M-KV. 890.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Escort XR3i Año 89. 775.000 pesetas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300E A/A, llantas, automático, año 91. Garantía un año. 3.650.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 260E Aut. A/A, modelo 91. Garantía un año. 2.950.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300 E, año 91. 3.650.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 260 E año 88 garantía 6 meses 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300 SE, full, año 90. 3.690.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel Kadett 2.0 GSI, año 89. 850.000 ptas, garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

MARCENADO 50 Mercedes 400 SE, año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Audi 80 TD,año 89. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW Z1, cabrio, año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW TDS Año 92. (Varios). Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 24V. Año 91. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 D. Año 88. Tel: 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 D 1992. Tel: 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E. Años 90 y 91. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 D Familiar, año 88. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes CE24V. Full. Tel: 416 66 34.

MARCENADO 50
Importación de Automóviles
NUEVOS Y USADOS (TODAS LAS MARCAS)
Gran stok en Mercedes BMW y Todo Terreno
Parking para clientes
Tel.: 91- 416 66 34
Fax : 91 - 416 68 01

AUTOS FERNANDEZ
SISTEMA VEHICULO OCASION
TURISMOS-INDUSTRIALES
100 VEHICULOS EN STOCK
AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 501 22 93

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
AUDI	COUPÉ 20V	90	58.000
AUDI	80 2.8	92	85.000
AUDI	80 TD	90	47.000
AUDI	90	89	42.000
AUDI	100 2.2 i	90	56.000
AUDI	100 2.3	91	67.000
AUDI	100 TURBO QUATTRO	91	46.000
AUDI	100 2.8 QUATTRO	92	80.000
BMW	325i	86	26.000
BMW	325i	87	62.000
BMW	520i 24V	91	71.000
BMW	524 TD	90	75.000
BMW	525 TDS	92	110.000
BMW	535i	89	87.000
BMW	628 CSi	80	38.000
BMW	735i	85	25.000
BMW	850 I	90	165.000
BMW	M5	89	98.000
CITROËN	BX TRD TURBO	88	26.000
CITROËN	XANTIA 2.0 VSX	94	72.000
CITROËN	ZX 1.6i 3P	94	39.000
CHEVROLET	CORVETTE LT1	92	137.000
FIAT	UNO 70 SXI	91	24.000
FIAT	TEMPRA 1..6	92	38.000
FORD	ESCORT RS TURBO	88	22.000
FORD	ESCORT XR3I	92	38.000
FORD	FIESTA 1.4 CLX	90	18.000
FORD	ORION 1.6 CLX	91	24.000
FORD	SIERRA 2.0 GHIA	91	38.000
HONDA	CRX VTI	93	80.000
HONDA	LEGEND 3.2 V 24 V	92	98.000
JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000
MERCEDES-BENZ	190 2.3	88	43.000
MERCEDES-BENZ	190E 2.6	92	80.000
MERCEDES-BENZ	230 E	87	43.000
MERCEDES-BENZ	300CE 24V 5V	91	118.000
MERCEDES-BENZ	300D AUT.	91	96.000
MERCEDES-BENZ	300 E	90	75.000
MERCEDES-BENZ	300 E 24V	90	98.000
MERCEDES-BENZ	300 TE	86	80.000
MERCEDES-BENZ	300 SE	86	47.000
MERCEDES-BENZ	300 SE	92	163.000
MITSUBISHI	3000 GT VR 4	91	130.000
OPEL	OMEGA 2.3 TD	87	39.000
OPEL	VECTRA GT	92	40.000
PEUGEOT	205 GTI	91	26.000
RENAULT	ESPACE TXE	91	52.000
RENAULT	19TSE	89	22.000
RENAULT	SUPERCINCO	90	14.000
ROLLS ROYCE	SILVER SPIRIT	85	220.000
SEAT	TOLEDO 1.8 GLX	92	38.000
TOYOTA	CAMRY V6 SX	93	80.000
TOYOTA	CELICA TURBO 4x4	92	80.000
VOLKSWAGEN	GOLF CL	90	24.000
VOLKSWAGEN	GOLF G60	90	38.000
VOLKSWAGEN	GOLF CL 1.6	91	33.000
VOLKSWAGEN	POLO COUPE G40	91	22.000
VOLVO	360	86	15.000
JEEP	CHEROKEE 2.1 TD	90	54.000
LAND ROVER	DISCOVERY TDI 3P	91	64.000

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

ARGÜELLES Audi 90, 46.000 kilómetros, aire acondicionado, autorradio. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Audi 100 2.2, año 1990. 1.880.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES BMW 316i, año 87, rojo. 875.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 524 TD. Gris metalizado. 3.200.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 535 i, año 1990, FE. 2.800.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 850 CSi, año 90, Negro metalizado, full equipe. 6.900.000 ptas, FE. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes 300 Familiar. Año 1987, muy equipado. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Citroën ZX 1.6i. Dos meses de uso. Color Antracita. 1.250.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Ford Fiesta Descapotable finales año 92, blanco. 890.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Land Rover Discovery TDi Año 91. Gris metalizado, 46.000 kms. 2.375.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Opel Senator 3.0 full equipe, año 81. 590.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Opel VectraGT año 92. 1.725.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Seat Toledo 1.8 Aire, año 92. 1.475.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Renault 19 TSE. Blanco. Año 89. 890.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Volkswagen Golf G-60. Año 90. Rojo. 1.575.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

VENECIA S.A. Renault 21 TDX. Full equipe, verde metalizado. M-KZ. Sin entrada. Mes: 34.794 pesetas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Ford Escort XR3i. A/A, blanco, M-JP. Sin entrada. Mes: 21.746 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Volvo 340 Plus, full, blanco, 5p, M-MB, sin entrada. Mes: 27.338 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Peugeot 405 SRI Gris metalizado, full equipe. M-KF. Sin entrada. Mes: 31.000 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Opel Corsa GSI, blanco. M-JW. Sin entrada. Mes: 18.000 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Fiat Tipo 16V, blanco, full equipe. M-KX. Sin entrada. Mes: 24.853 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Seat Ibiza SXI. Gris metalizado. M-KS. Sin entrada. Mes 18.640 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Citroën AX 14 TRD Image. Blanco. M-OP. Sin entrada. Mes: 24.232 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Opel Astra 1.6i, color rojo metalizado, full equipe M-NW, sin entrada. Mes: 38.522 pesetas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Volkswagen Golf G-60. Full equipe, color blanco. M-LJ. sin entrada. Mes: 37.280

AUTOS VENECIA

SERIEDAD Y GARANTIA

CON O SIN ENTRADA
60 MESES PARA PAGAR

GARANTIA POR ESCRITO

150 VEHICULOS PARA ELEGIR

ABIERTO SABADOS Y FESTIVOS MAÑANAS

Premios a la Imagen Calidad Prestigio

C/ FERROCARRIL 39

TLFNO.: 91-528 57 07

MADRID

HOLLIDAY CAR

VEHICULOS NACIONALES IMPORTACION Y TODO TERRENO

PRECIOS ESPECIALES EN TODAS LAS MARCAS

VEHICULOS KM "77"

VEHICULOS DE DIRECCION Y OCASION 8 AÑOS PARA PAGAR SIN AVALES, SOLO NOMINA

ANTES DE COMPRAR LLAME Y COMPRUEBELO.

TEL.: (91) 554 65 05 - 554 65 13 - 554 34 21 - 554 37 05 FAX: (91) 554 65 05

VENECIA S.A. BMW 520i 24V. Full equipe. verde metalizado. M-LF, sin entrada. Mes: 54.676 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Nissan Vanette Combi 5 diesel practic. Blanco. M-MX, sin entrada. Mes 24.853. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Lada Niva 4x4. A/A. Blanco. M-LU, sin entrada. Mes: 18.640 ptas. Tel: 528 57 07.

LIÑAN Alfa Romeo 33 (1.3) Elev, cierre M-NW. Mes: 16.485 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën AX 1.4 TGS 5V. M-MM. Mes: 15.225 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën ZX 1.6i Aura. A/A, elevalunas, cierre. M-MK. Mes: 22.050 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Fiat Uno 1.0 IE A/A, M-OL. Total: 875.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Escort 1.6 CLX 5V 5p M-ML, mes: 22.050. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.6 Ghia, E/E, C/C. Moderno año 92. Total: 985.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Mercedes 220E 16V. Iny. Airbag. ABS, climatizador, D/A. Nacional, M-OY. Garantía Mercedes. Mes: 92.400 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Corsa 1.2 Swing, 5V, moderno. M-PP. Garantía Opel. Realmente nuevo. Mes: 21.315 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 205 XL 5V M-LN. Precio total: 625.000. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 405 GR, A/A, D/A, E/E C/C, M-JZ. 22.050 mes Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 605 SRI, 2.0 INY. climatizador. D/A, elevalunas, cierre, alarma. M-LU. Mes: 31.500 mes. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 25 GTX 2.0i A/A D/A, elvalunas, cierre, Año 86. Total: 585.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 19 TXI Chamade A/A, D/A, elevalunas, cierre, M-MS. Mes: 24.675 ptas. Tel (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 19 TSE, elevaunas, cierre, M-KK. Mes: 17.325 ptas. Tel (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Clio 1.4 A/A, elevalunas, cierre, año 91. Mes: 18.375 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Safrane 2.2 Si. climatizado, Dirección asistida, elevalunas, cierre centralizado. M-OD. Mes: 51.450 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 21 TI 2.0i Aire acondicionado. Dirección asistida. Elevalunas eléctricos, cierre centralizado. M-IX. Mes: 17.325 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Seat Ibiza 1.4 CLX 5 Velocidades, 5 puertas. Moderno, M-PJ. Total: 1.100.000 ptas. Realmente nuevo, garantía Seat. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Seat Toledo 2.0 GLXi, ABS, Aire acondicionado, Dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, M-PG, Mes: 40.425. Realmente nuevo, garantía Seat. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

AUTOS LIÑAN

COMPRAMOS VEHICULOS. PAGAMOS AL CONTADO

GRAN STOCK EN VEHICULOS DE OCASION

CERTIFICADO DE GARANTIA POR ESCRITO

ABIERTO SABADOS TARDE Y FESTIVOS MAÑANA

Pº ESPERANZA 7 (Metro Acacias)
TLFNO.: 91-517 07 35

Pº ACACIAS 69 (Metro Piramides)
TLFNO.: 91-474 88 52

COMPRAR Y VENDER

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

SEAT IBIZA 1.2	88	425.000
CITROEN AX 1.4 TRS	88	425.000
SEAT IBIZA 1.2	89	425.000
CITROEN AX 11 TRE	89	425.000
FIAT UNO 70 SX	87	440.000
FORD FIESTA 11	88	445.000
PEUGEOT 205 XR	89	475.000
FORD ORION 1.6	88	475.000
FORD ORION 1.6D	88	475.000
VW PASSAT DIESEL	88	475.000
FORD FIESTA 1.6D	88	575.000
RENAULT 5 OASIS	91	590.000
CITROEN AX 14 TRS	93	590.000
OPEL CORSA 1.2 S	91	590.000
CITROEN AX CHALLENGER	91	590.000
FIAT UNO 45	90	590.000
CITROEN AX N.YORK	91	590.000
RENAULT 5TL	91	590.000
PEUGEOT 205 GTX	90	640.000
RENAULT 5 OASIS	92	640.000
SEAT IBIZA 1.5 CRONO	90	640.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	89	675.000
OPEL CORSA 1.5 D	88	675.000
CITROEN AX 1.4 TRS	90	680.000
PEUGEOT 205 PLUS	90	690.000
RENAULT 21 TXE	88	690.000
RENAULT 5 OASIS	92	690.000
OPEL KADETT 1.6S	89	690.000
OPEL KADETT 1.8S	89	690.000
OPEL CORSA CITY 3P	92	690.000
FIAT UNO 68	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 JOY	92	775.000
PEUGEOT 309 GTI	89	790.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
RENAULT CLIO 1.1	92	790.000
FIAT UNO 1.4 I	93	925.000
FIAT TIPO TD	93	925.000
SEAT IBIZA 1.5 GLX	94	925.000
RENAULT CLIO 1.2	93	945.000
OPEL KADETT 1.8 I GT		945.000
RENAULT CLIO 1.2 SP	93	946.000
CITROEN AX GTI	93	950.000
PEUGEOT 306 AUTOMATICO	91	950.000
FORD ESCORT 1.3	93	950.000
RENAULT EXPRESS 1.2	93	950.000
FIAT UNO TURBO IE	93	975.000
RENAULT 21 GTS	91	975.000
VW GOLF CL 75 CV	89	975.000
FORD FIESTA 1.8 D	91	975.000
FORD FIESTA 1.6S	91	975.000
FORD COURIER 1.3	93	990.000
FORD FIESTA 1.4 S	93	990.000
CITROEN C15 RE	93	995.000
CITROEN C15 D MIXTA	92	1.050.000
SEAT IBIZA 1.5 SXI	93	1.050.000
CITROEN ZX 1.4 REFLEX	92	1.050.000
FORD ESCORT 1.6	92	1.050.000
NISSAN VANETTE	92	1.050.000
PEUGEOT 205 GTI	90	1.075.000
RENAULT 19 GTD	92	1.075.000
FORD SCORPIO 2.0I CL	88	1.100.000
RENAULT TWINGO AGA	94	1.100.000
VW OLF GTI 16V	89	1.150.000
FIAT UNO 70 SX IE	92	790.000
FORD FIESTA 1.1	92	790.000
VOLKSWAGEN GOLF 1.6	89	790.000
SEAT IBIZA 1.5 CLX		825.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	91	825.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

FORD ESCORT 1.6 GHIA	91	825.000
FORD FIESTA 1.3	92	825.000
OPEL KADETT 1.8 I GT	90	825.000
SEAT IBIZA 1.5	93	825.000
RENAULT CLIO 1.1 SP	92	845.000
RENAULT CLIO 1.2	92	860.000
PEUGEOT 205 XR 1.2	93	875.000
PEUGEOT 205 JUNIOR	93	875.000
FIAT UNO 70 SX IE	92	875.000
FIAT UNO TURBO IE	92	875.000
PEUGEOT 205 JUNIOR SP	93	875.000
FIAT PUNTO 55	94	1.150.000
PEUGEOT 405 SRI	89	1.150.000
SUZUKI SAMURAI LONG BODY	92	1.150.000
FORD FIESTA 16V	93	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 EFI	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 CLX	92	1.175.000
OPEL ASTRA 1.7 D VAN	93	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7S SP	92	1.175.000
PEUGEOT 106 XSI	93	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 S	92	1.175.000
FORD ESCORT 1.6 CLX	92	1.175.000
OPEL OMEGA 2.0I	89	1.175.000
FORD SIERRA 2.0I	89	890.000
CITROEN AX GT	92	890.000
NISSAN VANETTE D COM. 5	92	1.195.000
OPEL ASTRA 1.4I 3P	92	1.225.000
RENAULT EXPRESS 1.6 D	93	1.225.000
CITROEN C15 RD	93	1.225.000
RENAULT 21 GTS	92	1.225.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

NUESTRA GARANTIA CUBRE PIEZAS Y MANO DE OBRA SIN LIMITE DE KILOMETROS NI DE PESETAS

Canalcar AUTOMOVILES

MARTIN DE LOS HEROS, 63
TELS :541 90 31 - 548 34 48
METRO ARGÜELLES

CTRA. DE LA CORUÑA, KM. 12, 400
SALIDA PLANTIO (AVD. DE LA VICTORIA II)
FRENTE 6ª AVENIDA TEL. : 372 90 90 (CENTRALITA)

Pº STA MARIA DE LA CABEZA, 57
TELS :474 90 18 - 474 9019
EMBAJADORES

TALLERES :
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 69
28008 MADRID. TEL :542 27 65

RENAULT EXPRESS 1.6D	93	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 RT SP	93	1.225.000
OPEL KADETT GSI	91	1.225.000
PEUGEOT 205 PLUS TD	93	1.250.000
PEUGEOT 309 BEST AUT.	93	1.275.000
RENAULT 19 1.4 CHA. RL	93	1.275.000
RENAULT 19 1.4 RL	93	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 S	93	1.275.000
NISSAN MICRA 1.4	93	1.275.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.275.000
PEUGEOT 205 GTI	92	1.275.000
NISSAN VANETTE D COM. 5	93	1.275.000
OPEL ASTRA 1.4I 4P	94	1.275.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.275.000
RENAUCLT CLIO 1.9 D	94	1.275.000
RENAULT CLIO 16V	93	1.275.000
PEUGEOT 205 JUNIOR D	94	1.290.000
NISSAN VANETTE C. 6D	93	1.295.000
CITROËN ZX 1.4 AURA	93	1.325.000
RENAULT 21 GTD 5P	93	1.325.000
PEUGEOT 106XT	93	1.325.000
SEATTOLEDO 1.9D	93	1.350.000
RENAULT 19 TXI	93	1.375.000
PEUGEOT 306 XN	94	1.375.000
PEUGEOT 306 XN	94	1.375.000
OPEL CORSA 1.4 LS	94	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6 I 4P	93	1.375.000
FIAT TIPO 2.0 I 16 V	93	1.375.000
PEUGEOT 106 XTI 1.4	93	1.375.000
CITROËN ZX 1.6 AVANTAGE	93	1.425.000
RENAULT 19 1.4 CHA RN	93	1.475.000
RENAULT 21 GTX 5P	93	1.475.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	93	1.475.000
LANCIA DEDRA 1.8 IE	93	1.475.000
PEUGEOT 405 AUTOM.	92	1.475.000
LANCIA DEDRA 2.0 IE	92	1.575.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	93	1.575.000
OPEL KADETT GSI 2.0		1.575.000
SUZUKI VITARA	92	1.575.000
RENAULT 21 TXE NEVADA	91	1.575.000
CITROËN ZX 1.9 VOLCANE	92	1.650.000
OPEL VECTRA 2.0 I CD	92	1.675.000
SEAT TOLEDO GT 2.I	92	1.675.000
VW GOLF G60	91	1.725.000
VW GOLF GTI G60	91	1.750.000
SUZUKI VITARA VXT2	93	1.775.000
FORD TRANSIT	93	1.780.000
PEUGEOT 405 GRDT 1.7	92	1.795.000
PEUGEOT 405 GRDT 1.9 INT	91	1.795.000
RENAULT 21 TD	91	1.795.000
ALFA ROMEO 155 2.0	93	1.850.000
AUDI 90 2.2I	91	1.875.000
OPEL KADETT CABRIO	93	1.875.000
RENAULT 19 16 V SP	93	1.875.000
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	92	1.950.000
VW GOLF 1.9 TD	92	1.950.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

SI USTED TIENE UN BUEN COCHE PARA VENDER, POR FAVOR VENGA A VERNOS. PAGAMOS EN EL ACTO

FORD TRANSIT	93	1.975.000
PEUGEOT 405 GRDT 1.7	93	1.975.000
VW GOLF CABRIO	93	1.975.000
LANCIA DELTA 2.0 IE	94	1.975.000
PEUGEOT 405 1.7 SRDT FAMIL.	92	1.975.000
OPEL VECTRA 2.0I MERIT	94	2.075.000
FORD MONDEO 1.8 CLX	93	2.100.000

POR LA COMPRA DE UN COCHE, CANALCAR LE OBSEQUIA CON UNA SUSCRIPCIÓN POR UN AÑO A LA REVISTA MOTOR 16, Y UN TALONARIO DE CHEQUES GASOLINA DE 25.000 PTAS. (COMUNIQUESELO AL VENDEDOR AL RETIRAR EL VEHICULO). ESCRIBANOS FACILITANDO LOS DATOS DE SU COMPRA (MODELO, AÑO, NOMBRE, DIRECCION Y SUCURSAL DONDE ADQUIRIO EL VEHICULO) A : MOTOR 16 HNOS. GARCIA NOBLEJAS Nº 41 (DPTO DE PUBLICIDAD). 28037 MADRID

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

BMW 318i, 1991, como nuevo. 2.300.000 ptas. **Mercedes** 300 E 24 válvulas, año 90 3.600.000 ptas. **BMW** 325 cabrio, año 88. 2.400.000 ptas. **BMW** 325i, año 92, 3.200.000 ptas. **BMW** 520i 24V, año 90, 2.500.000 ptas. **BMW** 525 TDS, año 93, 3.600.000 ptas. **BMW** 525 TDS, año 92, full-equipe 3.500.000 ptas. **BMW** 525i, año 92, full-equipe, 24V, 3.600.000 ptas. **Mercedes** 190E, año 88, 2.200.000 ptas. **Mercedes** 300 D, año 92, 3.950.000 ptas. **Mercedes** 300D, año 91, aut, 3.500.000 ptas. **Mercedes** 400 SEL, año 92, 6.800.000 ptas. **Mercedes** 300E, año 90, 3.100.000 ptas. **Mercedes** 300D, año 92, 34.000 Kms, 4.400.000 ptas. **Mercedes** 300 coupé, año 88, 3.100.000 ptas. **BMW** 325i, año 88, 1.650.000 ptas. **Mercedes** 300 turbo diesel, full equipe, año 83. 1.450.000 ptas. **Audi** 80 2.0i, año 93, como nuevo, 2.475.000 ptas. **Mitsubishi** 2.500 TD, año 88, 1.900.000 ptas. **Mitsubishi** 2.500 TD, año 90, turbo intercooler. **Isuzu** año 88, corto, como nuevo, gasolina 1.400.000 ptas. **Golf** cabrio impecable, 625.000 ptas. **BMW** 750i, como nuevo, full-equipe, 4.900.000 ptas. **Ford** Probe, año 92. 2.400.000 ptas.
Teléfono: (925) 82 20 48. **Móvil:** (908) 91 16 90.

YAMOVIL Jeep Cherokee limited, año 92 granate. A/A y demas extras garantizado 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Astra GSI 16V año 92 color blanco, full-equipe, garantizado. 2.080.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Frontera 2.4i, año 93, color blanco, extras, garantizado, oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Volvo 480 S año 93, negro met. fullequipe, garantizado. 2.175.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 300 TD, 7 plazas, año 91, color blanco, Full-equipe, garantizado. 3.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Astra GSI 16V año 92 color blanco, full-equipe, garantizado. 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 300 TD, 7 plazas, año 91, color blanco, Full-equipe, garantizado. 3.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Jeep Cherokee limited, año 92 granate. Aire acondicionado y demás extras garantizado 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 300 TD, 7 plazas, año 91, color blanco, Full-equipe, garantizado. 3.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

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

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

15.600 PTAS AL AÑO SIN ENTRADA.

☑ Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 15.600 ptas.
❑ Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi S. A. ❑ Giro Postal nº _____ a nombre de Cambio y Rusconi S. A.
D. _____
Calle _____
Localidad _____ C.P. ____ Provincia _____ Tel. _____
Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____
Precio suscripción

España	15.600 ptas.	América, Africa	36.296 ptas.
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez-	30.056 ptas.	Asia, Oceanía	49.556 ptas.

ENVIAR A MOTOR 16. CAMBIO Y RUSCONI S.A C/ HERMANOS GARCIA NOBLEJAS, 41. 28037 MADRID

M-580

COMPRAR Y VENDER

MERCEDES 300E M-LC
Aire Acondicionado, Dirección Asistida, ABS, Cuero, Techo eléctrico, automático, volante cuero, cierre centralizado... FULL EQUIPE.
Precio: 2.700.000
Tel: 407 47 54. Antonio

YAMOVIL Audi 100 2.3 E. Año 91, azul metalizado. FE. garantizado. 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Audi Coupé 20V. año 90, gris metalizado, FE. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroën Xantia 2.0 16V. Año 93 verde FE. Garantizado. 2.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Fiat Tipo 2.0 16 válvulas. Año 92. Color Negro. full equipe, completamente garantizado, como nuevo. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0 i Ghia, Año 94. Color Verde metalizado, máximo equipamiento. Pocos kilómetros. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Jeep Cherokee limited, año 92 granate. A/A y demas extras garantizado 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 300 TD, 7 plazas, año 91, color blanco, Full-equipe, garantizado. 3.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Astra GSI 16V año 92 color blanco, full-equipe, garantizado. 2.080.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Frontera 2.4i, año 93, color blanco, extras, garantizado, oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Volvo 480 S año 93, negro met. fullequipe, garantizado. 2.175.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Jeep Cherokee limited, año 92 granate. Aire acondicionado y demás extras garantizado 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 300 TD, 7 plazas, año 91, color blanco, Full-equipe, garantizado. 3.850.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Astra GSI 16V año 92 color blanco, full-equipe, garantizado. 2.080.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Scorpio Cosworth 24V. Año 92. Azul metalizado. Automático. Full equipe. 2.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroën Xantia 1.9 TD VSX . Año 94. Azul metalizado. Completo de extras, garantizado. oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Porsche 944 S. Año 92. Gris metalizado. A/WA y demás extras. Garantizado. 3.350.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Volkswagen Golf Cabrio Quartet 1.8i. Año 93. Rojo. Extras, garantizado. 2.150.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Clio Williams. Año 94. Azul metalizado. LLantas doradas y demás extras. garantizado. 2.250.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Saab 9000 Turbo 2.3 Airflow-3. Año 91. Gris metalizado. Full equipe. Garantizado. Oportunida única. Ptas. Tel: 565 20 00.

GARCIA PROL Audi 90 2.2 año 89. 1.490.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL BMW 524 TD, garantía un año, 2.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL BMW 325 cabrio, técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. 3.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Escort XR3 Cabriolet, techo eléctrico. Precio 1.190.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Fiat Uno Turbo, año 88. 450.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Orion 1.6i Ghia, A/A, M-KV. 890.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Escort XR3i Año 89. 775.000 pesetas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300E A/A, llantas, automático, año 91. Garantía un año. 3.650.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 260E Aut. A/A, modelo 91. Garantía un año. 2.950.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300 E, año 91. 3.650.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 260 E año 88 garantía 6 meses 2.475.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300 SE, full, año 90. 3.690.000 ptas. Garantía un año. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel Kadett 2.0 GSI, año 89. 850.000 ptas, garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

MARCENADO 50 Mercedes 400 SE, año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Audi 80 TD,año 89. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW Z1, cabrio, año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW TDS Año 92. (Varios). Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 24V. Año 91. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 D. Año 88. Tel: 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 D 1992. Tel: 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E. Años 90 y 91. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 D Familiar, año 88. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes CE24V. Full. Tel: 416 66 34.

ARGÜELLES Audi 90, 46.000 kilómetros, aire acondicionado, autorradio. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Audi 100 2.2, año 1990. Precio 1.880.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES BMW 316i, año 87, Color rojo. Precio 875.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 524 TD. Color Gris metalizado. 3.200.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

Edmondson renueva con Gas Gas

EL Campeón del Mundo de Enduro de 1994, Paul Edmondson, pilotará para Gas Gas durante dos años más, según el acuerdo al que han llegado el piloto británico y los propietarios de la firma gerundense, Narcís Casas y Josep Mª Pibernat. Edmondson y Gas Gas, que esta temporada se han adjudicado los dos títulos mundiales de Enduro, para pilotos y constructores, han coincidido plenamente y el acuerdo entre ambas partes es total.

GAS GAS

Balance de Tecnimóvil '94

DEL 14 al 16 de octubre se celebró en Sevilla la tercera edición de Tecnimóvil, Salón Profesional de la Postventa, mantenimiento del automóvil y equipamiento de taller. La empresas expositoras, que se mostraron «impacientes» el día de la inauguración por la escasa presencia de «competidores», fueron cambiando su estado de ánimo en los sucesivos días, como consecuencia de la avalancha de visitantes profesionales que, como demuestra el cuadro y las fotografías, pasaron por sus stands. 1.239 concesionarios, 1.134 recambistas, 192 estaciones de servicio, 243 fabricantes..., son algunas de las cifras que representan este «punto de encuentro» por el que pasaron más de 15.000 visitantes.

Club de Motos BMW de España

YA en estas páginas les informábamos de la concentración realizada por el Club de Motos BMW en la serranía de Cazorla. Estos han sido algunos de los resultados: Número de motos inscritas: 112. Número de participantes: 220. Kilómetros recorridos, entre todos los participantes: más de 250.000 kilómetros. Premio «Viejo Lobo» al participante de más edad: Guillermo Blume (75 años). Premio «Gran Junior» a los acompañantes más jóvenes: Jorge Seeliger (10 años) y Matias Blanco (14 años). Premio «Traga Millas» al motorista más lejano: Avelino López (La Coruña, 1.018 kilómetros...

Piaggio Hexagon

EL nuevo scooter de Piaggio, el Hexagon, inicia su comercialización en España. El Hexagon representa un tipo de vehículo que muchos usuarios estaban esperando, perteneciente a una tipología especial «el superscooter». Gracias a una aerodinámica y envolvente carrocería, que integra también un amplio maletero, establece nuevos puntos de referencia en estilo, ergonomía, protección y funcionalidad. Es ágil y rápido, se mueve con desenvoltura entre el tráfico ciudadano, pero es también ideal para el traslado interurbano.

Yokohama, preparando el 95

DURANTE la pasada carrera del CET celebrada en el Jarama, Yokohama Hispania contó con la presencia del equipo que, bajo la dirección del ingeniero Tokieda –jefe de Yokohama Motor Sport para Europa–, ha prestado asistencia técnica en diferentes Campeonatos Nacionales de Turismos. El objetivo era doble. Por un lado ofrecer el máximo apoyo local al BMW de Alain Ferté y, por otro, comenzar ya a realizar pruebas de los últimos desarrollos de compuestos que se utilizarán en la temporada 1995.

Aprilia Moto 6.5

TRAS seis años de intensos estudios, con un mínimo de materia y un máximo de espíritu, Aprilia ha reinventado el concepto de la motocicleta. Y lo ha hecho con la «Moto 6.5»: 649 cilindros cúbicos, cinco válvulas radiales, carburador Mikuni de 40 cm. de diámetro, encendido electrónico, suspensiones telehidráulicas, frenos delanteros de 298 mm. delante y 220 mm. traseros... y todo ello con un peso de 150 Kg. en seco.

UNA SEÑAL FANTASMA

HACE pocos días, en una carretera que se ha renovado y pintado, encontré una señal para mí completamente nueva: sobre un rectángulo azul (pero un rectángulo horizontal y no vertical, como hasta ahora veíamos las señales), se inscriben las dos cifras: 60-90, pintadas en blanco. Hasta ahora, nadie ha sabido explicarme qué significa. Un amigo me ha dicho que cree que es una señal que prohíbe circular a menos de 60 y a más de 90 kilómetros por hora, pero me parece extraño que puedan obligar a circular a más de 60. ¿Podría aclararme de qué señal se trata y si ésta es reglamentaria?

ANGELES MALAGA
TOLEDO

R.- En las nuevas Normas de Circulación y más concretamente en el Reglamento General de Circulación se recogen las señales de circulación, algunas de las cuales han cambiado respecto al viejo código. Sin embargo, todos los conductores tienen la obligación de conocerlas, aunque hayan entrado en vigor después de haber sacado el carné.

Suponemos que se refiere a la señal S-9 (Señales de Indicaciones en General), que nos indica un intervalo aconsejado de velocidades. No es una señal de obligado cumplimiento (que son siempre redondas), sino de recomendación. Cuando el conductor se encuentra con esta señal deberá conducir su automóvil entre las dos velocidades señaladas; en este caso, entre 60 y 90 kilómetros por hora. Obviamente, los vehículos que tengan limitaciones de velocidad inferiores al intervalo, deberán circular a la velocidad máxima que marca su propia limitación. Por ejemplo, un ciclomotor, con velocidad limitada a 40 Km/h, no puede superarla.

Aclarar las siglas

HE tenido ocasión de leer un catálogo extranjero de vehículos y me he vuelto loco con tantas siglas. Las SAE, CEE, ISO, JIS, DIN... de rigor. Me gustaría que me aclarasen lo que quieren decir con estas siglas. En otro orden de cosas, me gustaría saber porqué los coches son cada vez más pesados. ¿Es porque llevan más equipamiento?

FRANCISCO PARDIÑO
MADRID

R.- Estados Unidos, Japón, Alemania etcétera cuentan con organizaciones que elaboran normas de referencia para la obtención de cierto tipo de mediciones. En Europa se tiene por referencia normalmente a las normas DIN (Deutsche Institut für Normung) y ECE (Economic Commission Européenne). En Japón se guían por la norma JIS (Japanese Industrial Standard). En Estados Unidos por la norma SAE (Society of Automotive Engineers USA). Ademas existe la norma CEE (Comunidad Económica Europea) y la normativa ISO (Internacional Standardization Organization) Además, la unidad de potencia de los países de habla inglesa (BHP British Horse Power) no se corresponden con la de los países que utilizan el sistema métrico, el caballo de vapor. Un BHP es igual a 1,0139 CV.

Los coches son cada día más pesados porque la tendencia general es a equiparlos más y también a hacerlos más seguros. Ello conlleva refuerzos en la carrocería, chapas de más grosor, elementos de seguridad (airbag, pretensores, ABS...), equipamiento (aire acondicionado, elevalunas eléctricos cierre centralizado...). Todo ello aumenta el peso considerablemente sin que en muchos casos se aumenten también las prestaciones.

Cinco meses sin coche

A últimos del mes de junio tuve la mala suerte de darme un monumental porrazo con mi coche, un Golf GTi. Lo llevé a Motor Osuna pensando (ingenua de mí) que tenía un taller serio y solvente y que en un mes o como mucho dos lo tendría reparado. Hoy, día 15 de noviembre sigo sin coche y siguen dándome largas, de semana en semana. ¿Alguien puede darme un consejo?

ANGELES GOMEZ REY
MADRID

R.- El tiempo de reparación normal para un siniestro de sus características es de dos meses, a lo sumo tres si se ha complicado mucho la cosa. Sin embargo no sabemos el plazo que el taller la dio en este caso y el posible mes de inactividad por vacaciones. En cualquier caso, cuatro o cinco meses es mucho tiempo.

No está de acuerdo

ME gustaría contestar al señor Alfonso García que escribía una columna de opinión titulada: «Conducir, asignatura pendiente». En primer lugar, decirle que estoy de acuerdo con que el sistema de examen de la DGT está obsoleto, ya que lo normal es que el profesor que te ha explicado cómo se conduce, te examine y te apruebe o te suspenda. Pero no estoy de acuerdo en el resto, ya que este señor sabrá mucho de periodismo pero debe de tener muy poca idea de conducir bien.

Yo soy profesor de formación vial y enseño, como la mayoría, a conducir bien, y a «circular», cosa de la que usted no ha hablado. Les enseñamos a iniciar la marcha, a circular a la velocidad adecuada, a trazar las curvas, etc. y sobre todo a respetar (normas, señales, velocidades y a los demas usuarios).

Si ese amigo suyo hubiese tomado la curva a una velocidad adecuada no hubiese derrapado: ¿no lo cree usted así?.

Por otra parte me parece bien que haya escuelas de perfeccionamiento, pero en ellas sólo enseñan a controlar el vehículo en situaciones, que en muy raras ocasiones se dan, y siempre por imprudencia.

Además son eso, escuelas de perfeccionamiento y no escuelas de enseñanza, son dos conceptos totalmente distintos. Porque dígame cuanto tiempo y clases necesitaría una persona que no ha conducido nunca, para hacerlo como Emilio de Villota.

Y para finalizar, no engañe a un amigo, porque cualquier persona medianamente informada sabe que hay coches más seguros que otros.

LUIS SANCHEZ DURAN
MADRID

R.- Sería fácil rebatirle punto por punto todo su planteamiento, pero sólo le diremos que con saber circular (circular a la velocidad adecuada, trazar las curvas, respetar a los demas...) no está uno libre de un accidente. Por poner algunos ejemplos, un conductor que circula a 100 por una autovía puede encontrarse de pronto con todos los coches parados tras superar un cambio de rasante. Tiene pocos metros para frenar y en décimas de segundo tiene que saber reaccionar, no bloquear las ruedas frenando, controlar la dirección, tener sangre fría y decidir «por donde tirar». Otro conductor va a 90 por una carretera de montaña, es invierno y se encuentra con una placa de hielo. El coche derrapa y si no lo controla puede salirse y volcar.

Son dos ejemplos, pero hay muchos más que demuestran que saber circular no es suficiente. En las escuelas de perfeccionamiento le enseñan a estar preparados para estos imprevistos, y eso puede salvar muchas vidas. No se de por aludido, la culpa no la tiene usted.

OPINION

¿Por qué no diferentes?

¿Quién de nosotras yendo en el coche con el marido, novio, padre, hermano, amigo o similar; no ha escuchado más de una vez «Mujer tenía que ser»? ¡Estoy tan acostumbrada a esta frase! casi desde que empezó el apogeo del feminismo. Pero lo que realmente me sorprende es que últimamente a quien oigo decir esa frase es a mí misma en situaciones tan habituales como cuando quiero cambiar de carril y «alguien» no me deja, o cuando voy por una autopista por el carril central y debo reducir notablemente la velocidad porque «alguien» va a 60 kilómetros por hora, o cuando vuelvo a casa y estoy desesperada por encontrar aparcamiento y de repente veo que «alguien» está dejando un hueco libre y tarda mil años en desaparcar.

Paloma Terol Albert *

Todo ello tiene una explicación teórica más o menos científica basada en las diferencias de aptitud de sexos según la plasticidad biológica (es decir, según la correlación entre la predisposición genética y el ambiente). Los resultados de los estudios realizados con una amplia muestra de niños, demuestran que, lo queramos o no, los varones aventajan a las mujeres en aptitudes espaciales, mecánicas y motoras; y esto explicaría el porqué generalmente los hombres conducen mejor. Pero, ¡no os enojéis féminas! que nosotras les aventajamos en aptitudes verbales, administrativas y en memoria si su contenido es social, esto en cuanto a los resultados de las investigaciones; pero si nos ceñimos tanto al terreno científico tenemos numerosas pruebas para verificar que hombres y mujeres somos diferentes; somos más fuertes, más decididas, más resistentes al dolor, más intuitivas y más... en fin, lo dejo al libre albedrío de los lectores. No obstante y como conclusión, pese a todos estos datos, he de decir a mis colegas de sexo que «ellos» sí conducirán mejor, sin embargo he de señalar que en mi descripción de quejas sobre la conducción femenina, está implícita la virtud de la «prudencia», cualidad que implica la fabulosa aptitud de no jugarse la vida cada vez que «alguien» conduce un coche.

*Psicóloga

Sede de Enstone, donde se centraliza Benetton Formula.

Rory Byrne, el mago de la aerodinámica del B 194.

Flavio Briatore el «boss» y el hombre polémico.

Ros Brawn, director técnico.

Juan Villadelprat, único español y director de producción.

DEPORTE

LA ESCUDERIA BENETTON POR DENTRO

TODOS A POR UN TITULO

La motivación y el orgullo han llevado a la escudería Benetton Formula al máximo triunfo. Con Schumacher Campeón del Mundo, se ha realizado un sueño que ha marcado un hito en la Fórmula 1: llegar a estar entre los «grandes» del Circo.

AL salir del circuito de Silverstone se gira a la derecha para llegar al cruce con la A 43, carretera que lleva a Oxford y a pocas millas, casi escondido, se ve un diminuto cartel que indica Enstone. Ahí, en medio de la brumosa campiña británica se divisa un edificio simétrico cuyo armazón blanco enmarca infinidad de cristaleras todas ahumadas; es la sede de Benetton Formula, el lugar tras cuyas paredes se ha concebido, construido y evolucionado el monoplaza de Michael Schumacher, el nuevo Campeón del Mundo de Fórmula 1. Si por fuera sorprende la gran sobriedad de la arquitectura, después de cruzar el umbral de la entrada principal, se percibe una intensa sensación de estar en el lugar más aséptico del mundo. De no saberlo, se podría suponer que ahí se fabrican armas nucleares o químicas, misiles o los más sofisticados aviones de combate; pero no. Las 200 personas que integran Benetton Formula pasan la mitad del día con una sola obsesión: ser campeones del mundo de F-1 y demostrar que una escudería nacida sobre las cenizas de Toleman puede hacer frente a Ferrari, McLaren y Williams.

En el edificio de Enstone se han realizado la totalidad de los estudios concernientes a la realización del Benetton B 194, el coche de Schumacher. En la primera planta del edificio, gran parte de ella totalmente diáfana y con el espacio repartido con mamparas, están ubicados los despachos de los ingenieros y de los diseñadores técnicos que plasman en los planos las ideas de los ingenieros. Prácticamente todo se realiza por medio de ordenadores dotados de complicados sistemas de diseño, y algunos de ellos trabajan con los programas CAD-CAM, directamente conectados con las fresas pantográficas Job que realizan a escala cualquier clase de maquetas según indicaciones de los ordenadores.

En despachos separados, Rory Byrne, genial técnico aerodinámico, Ros Brawn, director técnico, Tom Walkinshow, director deportivo y Juan Villadelprat, director de producción y coordinador de la escudería, realizan su trabajo en el más absoluto silencio y despachan con sus colaboradores en un marco de absoluta funcionalidad, sin lujos ni carencias. En el caso de Flavio Briatore, administrador delegado y máximo responsable de la escudería, la cosa cambia. Su despacho, decorado a todo lujo, está situado en un lugar estratégico de la primera planta y junto a la sala de reuniones. Desde las ventanas del mencionado despacho, Briatore puede ver tanto la sección de estudios como la de realización mecánica; todo se encuentra absolutamente bajo su control.

Tecnología, pulcritud y precisión son los lemas de trabajo en Benetton.

Una vez realizados los planos del monocasco y de la carrocería, el proceso CAD-CAM se conecta con la sala de maquetas donde la fresa pantográfica convierte un gran bloque de fibra plástica en una miniatura al 50 por ciento de lo que será el monoplaza definitivo. A espaldas del edificio se encuentra un ◆◆◆

Una vez terminado, un chasis pesa poco más de 30 kilos y alcanza un costo de 20 millones de pesetas.

Muchos componentes electrónicos se estudian en Benetton.

La elaboración de la fibra de carbono precisa alta tecnología.

lugar absolutamente secreto: el túnel del viento. Ahí, Rory Byrne dedica gran parte de su tiempo a estudiar la magia de la aerodinámica sobre la maqueta, labor que finaliza con el concepto aerodinámico definitivo de lo que será el monoplaza. Una vez determinada la estructura teórica del coche, se procede a la construcción del monocasco. Para esta tarea, Benetton Fórmula dispone de la «cámara blanca», que no es otra cosa que un lugar totalmente aséptico, con ventilación, temperatura y humedad controlada, en cuyo ámbito los especialistas en la manipulación de los materiales compósitos trabajan con bata blanca, cofia y mascarilla para evitar que durante el proceso de manipulación de los materiales compósitos, el aliento humano, una diminuta escama de la piel o un simple pelo pueda depositarse entre las telas y así alterar la resistencia estructural.

En cuanto a la elaboración de los componentes metálicos relacionados con las suspensiones, el cambio, la dirección, los frenos etcétera, todos se realizan en la sala de mecanizado. Ocho fresas, siete tornos y otras maquinarias de elaboración, todas ellas con control numérico digital, dan forma a los componentes más sofisticados. El hecho de tener ese un gran número de máquinas para mecanizado, es debido a que en el seno de una escudería como Benetton Formula se manipulan materiales muy especiales, entre los cuales figuran aleaciones de titanio, bronces especiales, aceros de sorprendente tenacidad y una gama de aluminios de origen aeronáutico. Incluso, en el seno de Benetton Fórmula se construyen tornillos especiales, válvulas hidroneumáticas para las suspensiones, bombines de los frenos y muchos otros elementos que por su ligereza y tenacidad precisan la más alta tecnología de manipulación.

Para la seguridad de los empleados, en cada departamento existe una completo juego de asistencia sanitaria inmediata y extintores que apagan el fuego causado por los diferentes elementos que representan un riesgo de combustión.

El control de calidad es exhaustivo.

Una vez terminados todos los componentes de un coche, se someten a un severo control de calidad en el cual sólo tiene cabida la precisión extrema, sin la menor concesión. A continuación, desde el chasis al motor pasando por todos los demás elementos, se entregan a la sección de montaje que se compone de cinco departamentos separados entre sí. En cada una de esas células, seis mecánicos proceden a la construcción del monoplaza, y si posteriormente en la pista se detecta un problema de montaje, se sabe sin error cuál de los mecánicos es el responsable. Tanto respecto al motor Zetec-R construido por Cosworth, como en las 1.500 piezas que forman el resto del monoplaza, absolutamente todas han pasado por un riguroso control de calidad y se sabe el responsable de su elaboración y montaje.

Sobre estas bases de extrema disciplina tecnológica y laboral, Benetton Formula ha construido su indiscutible nivel de competitividad y ha sido capaz de concebir el Benetton Ford B 194, que ha permitido a Michael Schumacher alcanzar su primer título de Campeón del Mundo, que, de algún modo, es también el primero para Benetton Fórmula aunque no se haya logrado el Campeonato del Mundo de Constructores. Lo más importante de todo lo que vive tras los muros de la factoría de Enstone, no es la validez profesional de los 200 empleados, ni los conocimientos tecnológicos de los 40 ingenieros que dirigen, tampoco es determinante el respaldo económico del grupo de empresas Benetton, o el presupuesto anual de 8.000 millones de pesetas, sino la simbiosis que se ha formado entre todos ellos, siempre dispuestos a concentrar todos sus esfuerzos en un monoplaza que Schumacher sabe llevar hasta el más codiciado de los títulos: ser campeones de F-1.

GIGI CORBETTA
FOTOS: FERY PRESS

La maqueta para el túnel del viento es símbolo de precisión.

Hay detalles que todavía se dibujan al estilo tradicional.

La manipulación de metales sofisticados precisa una maquinaria muy específica.

Alta artesanía para fabricar el chasis.

GENESIS

1986: Benetton compra Toleman y establece Benetton Formula LTD. Gana G.P. de México. 6º en campeonato de constructores.
1987: Acuerdo entre Benetton Formula y Ford. 5º en Campeonato de constructores.
1988: 3º en campeonato de constructores.
1989: Victoria en G.P. de Japón. 4º en el campeonato de constructores.
1990: Victoria en G.P. de Japón y Australia. 3º en campeonato de constructores.
1991: Victoria en G.P. de Canadá. 4º en campeonato.
1992: Se inaugura la sede de Enstone. Victoria en G.P. Bélgica. 3º en campeonato de constructores.
1993: Victoria en G.P. Portugal. 3º en campeonato de constructores.
1994: Schumacher, campeón del mundo. 2º campeonato de constructores.

SUCEDIO EN CHINA

Una ciudad costera llamada Zhuhai ha sido el marco que ha servido, mediante la improvisación de un circuito urbano en sus calles, para la celebración de la primera carrera internacional de circuitos de toda la historia de la República Popular China.

LO de menos ha sido el resultado deportivo, lo más importante, ser testigos de cómo vivieron casi 100.000 personas un espectáculo tan inusitado para ellas. Una mezcla de placer, de asombro... y de miedo se reflejaba en sus caras, pero todos, los que podían pagarse su entrada (nada barata, pues oscilaba entre las 1.280 y las 4.480 pesetas) y los que apenas podían ver a través de unas lonas plásticas adosadas a las vallas metálicas (más bien puestas para que desde la pista no se viera a esos espectadores), disfrutaron de lo lindo observando las evoluciones de los poderosos GT. Hay que decir que Zhuhai es una ciudad moderna que nació en 1979 para convertirse en un proyecto del gobierno chino. Es una de las cuatro ciudades SEZ (Special Economic Zone) y el ambiente que se respira es el de una ciudad turística (tiene 161 hoteles) y rica. Eso se observa en las áreas ya plagadas de modernos y altos edificios, pero las diferencias sociales, por eso mismo, son ostensibles. El caso es que el pasado año el ayuntamiento construyo un ...

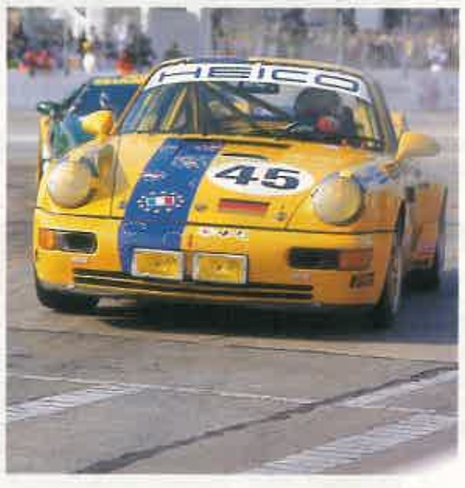
SERIES GT: 3 HORAS DE ZHUHAI

El único coche que pudo poner en solfa la supremacía del Porsche 911 Turbo S LM fue el Callaway Corvette de Fuchs y Said. Fue, incluso, el vehículo más rápido en el *warm-up*. Muy pronto empezaron sus problemas en carrera y, al final, el cambio le traicionó.

Sólo tres vueltas, después de tres horas de carrera, separaron al Porsche Biturbo de Konrad y Needell del Porsche vencedor.

Los hermanos Haberthur también hicieron una buena carrera en Zhuhai. Su regularidad les situó cuartos.

Un total de 8 Porsche acabaron entre los 10 primeros, y sólo se retiró uno de los 13 participantes. Jack Leconte fue quinto.



Richter, Ebeling y Wlazic llevaron al primer Carrera RSR al tercer puesto final tras una brillante actuación.

circuito urbano y en él se celebró una reunión automovilística local (aunque todos los pilotos eran de Hong Kong). Enterados los hombres de la organización BPR (Jurgen Barth, Patrick Peter y Stephane Ratel) de tal hecho, propusieron a las autoridades municipales celebrar en ese circuito la última prueba de las Series GT de 1994, proposición que no cayó en saco roto, al contrario, porque Zhuhai se ha volcado con la que, a la postre, ha sido la primera prueba internacional de circuito de la historia de China.

Un total de 23 equipos acudían a la cita, de ellos 13 Porsche, 8 Venturi, 1 Callaway Corvette y 1 Lotus. Suficiente para crear un espectáculo de primer orden. En los primeros entrenamientos libres el más «osado» fue Olivier Grouillard, que colocó su Venturi en primera posición por delante del Porsche de Jarier, Wollek y Laffite. Pero es que había que hacerse a una pista difícil, con varios tipos de pavimentos y con curvas casi todas ellas en ángulo recto. Sin embargo, en los segundos, el Porsche favorito ya fue primero con siete segundos menos y con el Callaway casi dos segundos por detrás. En los oficiales, dos segundos menos marcaban de nuevo la ley, si bien el Callaway se situó en el mismo segundo. Grouillard, Alliot y De Lesseps colocaron sus respectivos Venturi a continuación y por delante de una nube de Porsche.

A tenor del tiempo obtenido por el Callaway en el *warm-up*, se esperaba una bonita lucha en cabeza de carrera, pero Wollek efectuó una impresionante salida con el Porsche 911 Turbo S y el único que consiguió seguirle, unos metros nada más, fue el Venturi de Grouillard. Mientras, el Callaway tenía una pequeña salida de pista y se retrasaba bastante. El resto de la prueba puso de manifiesto la superioridad aplastante del coche de los franceses. Jarier, en su relevo, aumentó la diferencia con el segundo clasificado, entonces Bouchut (compañero de Grouillard), cuyo motor les traicionó, con lo que Konrad y Needell heredaron una segunda posición que tan sólo al final de la prueba les fue arrebatada por el Callaway, cuyo cambio les impidió acabar en el podio.

En definitiva, toda la historia de la carrera se resume en un paseo triunfal para el Porsche, magníficamente conducido por Wollek y Jarier, y la anécdota también les correspondió a ellos. Con Laffite preparado para tomar el relevo a Jarier, éste no paraba en boxes porque no veía las indicaciones que se le daban desde los marcadores. Ya era de noche en ese momento. Al final, cuando paró, tan sólo quedaban tres vueltas para el banderazo final, lo que se puede considerar como un fallo táctico por el riesgo que supone una parada en boxes en todo momento. El caso es que Laffite, que aportaba a Gitanes como patrocinador del equipo Larbre, pudo pilotar «su coche» en Zhuhai... aunque sólo fuera poco más de 12 kilómetros. Y mientras, Jesús Pareja en casa...

Entre los Venturi, tras los abandonos de Grouillard y Alliot, el favorito era Ferdinand de Lesseps, quien sin embargo primero tuvo ◆◆◆

Si hubiera existido clasificación en las Series GT, De Lesseps sería el campeón.

Lilian Bryner tenía que haber corrido con Venturi, pero al final lo hizo en Porsche.

SERIES GT: 3 HORAS DE ZHUHAI

El Lotus Esprit de Watson y Topping apenas demostró nada. En carrera fue el primero en tener que abandonar.

De la debacle de los Venturi tan sólo se salvó el 600 LM de Birbeau y Graham. Tan sólo Olivier Grouillard brilló en los entrenamientos.

CIRCUITO PERMANENTE. En las proximidades de Zhuhai, junto al mar, las autoridades municipales han iniciado las obras de lo que será, en 1996, el circuito permanente de Zhuhai, válido para que se disputen en él carreras de los mundiales de Fórmula 1 y Motociclismo. La inversión será de unos 8.000 millones de pesetas, y el circuito, de 4,380 kilómetros de desarrollo y una anchura de pista de 12 metros, tendrá la pista totalmente acabada en seis meses. Enclavado en una zona turística de futuro, el circuito permanente se encontrará situado dentro de una enorme urbanización de lujo que contará con multitud de hoteles y 4.000 apartamentos, y muy cerca de la nueva Universidad.

la rotura de la suspensión de la rueda delantera derecha -25 minutos de parada- y luego la del selector del cambio. Así, se despidió de las Series GT con un abandono, el único del año. Si se hubiera establecido una clasificación anual, el vencedor de las Series habría sido él.

En definitiva, el colorido del circuito urbano de Zhuhai se vio aderezado por la serpiente multicolor de unas Serie GT que van a más y que el año que viene iniciarán su andadura, el 25 de febrero, en Jerez para, a mediados de abril, acercarse al circuito del Jarama. Naturalmente también correrán en Zhuhai, cuyas autoridades disfrutaron de lo lindo con un espectáculo que sintoniza bien con el futuro turístico de su tan especial ciudad. Los chinos han descubierto en el automovilismo una buena fuente de ingresos.

MANUEL DOMÉNECH

CLASIFICACIONES

1º **Wollek-Jarier-Laffite** (Porsche 911 Turbo S LM), 93 vueltas en 3.01.33/050, a un promedio de 129,08 km/h. 2º **Konrad-Needell** (Porsche 911 Turbo), a 3 vueltas. 3º **Richter-Ebeling-Wlazic** (Porsche Carrera RSR), a 4 vueltas. 4º **Haberthur-Lecuyer-Haberthur** (Porsche Carrera RSR), a 6 vueltas. 5º **Chereau-Leconte** (Porsche Carrera RSR), a 7 vueltas. 6º **Graham-Birbeau** (Venturi 600 LM), a 8 vueltas. 7º **Mora-Broissiat** (Porsche Carrera RSR), a 8 vueltas. 8º **Wong-Bryner-Calderari** (Porsche Carrera RSR), a 9 vueltas. Vuelta rápida: **J.P. Jarier**, en 1.51.21, a un promedio de 135,95 km/h.

Porsche 911 GT2: listo para el 95

EN rueda de prensa celebrada en Zhuhai con ocasión de la celebración de la última prueba de las Series GT, Porsche desveló su nuevo coche para disputar el Campeonato 1995 de Resistencia GT. Se trata del Porsche 911 GT2, que viene a sustituir al Porsche Carrera RSR 3.8. Como es lógico, el nuevo coche de competición de Stuttgart, está basado en el actual Porsche 911 Carrera -en su versión Turbo que aún no ha aparecido en el mercado- tanto en su carrocería como en su mecánica. En cuanto a la primera, adopta paneles laterales para ensanchar las aletas, que deberán alojar ruedas de 18 pulgadas en ambos ejes, con 10 pulgadas de ancho delante y 11 detrás. La aerodinámica, imprescindible, da al 911 GT2 un aspecto distinto al del actual Carrera RSR 3.8, y en cuanto a su mecánica, se basa directamente en el actual motor de serie, es decir, que su cilindrada se reduce de 3,8 a 3,6 litros, que es la que usan los coches de serie. Sin embargo, a esta mecánica boxer de seis cilindros monoturbo se le han adaptado dos turbocompresores y una nueva central de gestión electrónica Motronic, por lo que la potencia que se ha alcanzado es de 450 caballos. La suspensión se basa en la de serie, con el nuevo eje trasero multibrazo adaptado a la competición. Por cierto, el coche dispone del sistema antipatinamiento ABD, así como de un sistema antibloqueo de frenos (ABS) de quinta generación y de un diferencial autoblocante tarado entre el 40 y el 65 por ciento. El coche ha sido concebido con arreglo a la reglamentación Le Mans GT2, y así será homologado, si bien existirá un «kit» especial para pasarlo a la categoría GT1, naturalmente con un motor mucho más potente.

Carrera de Campeones: ¡qué inscripción!

LA Carrera de Campeones que se celebrará del 2 al 4 de diciembre en el circuito Islas Canarias de Telde, en Gran Canaria, reunirá a lo más «florido» de los rallyes. Ya se ha hecho pública la lista de inscritos y en ella figuran los mejores pilotos de la especialidad encabezados por Carlos Sainz, Didier Auriol y Juha Kankkunen. Esta edición de esta particular prueba contará con la mejor inscripción de su historia. Junto a la Carrera de Campeones, que da nombre a la cita, se disputará el Master de España con los mejores pilotos nacionales y el Master de Canarias con los más destacados de las islas afortunadas, y como gran novedad se disputará la Carrera de los Campeones Históricos con la ocasión única de ver en acción a hombres de la talla de Simo Lampinen, Jimmy McRae, Antonio Zanini o la propia Michele Mouton, organizadora del evento. Para la ocasión se ha elegido como modelo el Porsche 911.

PADDOCK

SCOT SAN PATRIGNANO RACING TEAM

El piloto español Emilio Alzamora será el piloto oficial del equipo Scot San Patrignano durante la temporada 1995. Dispondrá de las renovadas motos oficiales Honda RS125R-1995 con kit de fábrica, y participará en el Campeonato del Mundo de Velocidad y en el Campeonato Internacional «Open Ducados» en la cilindrada de 125 c.c. Junto a él participará, por primera vez en el campeonato del Mundo, el piloto italiano Iván Cremonini.

LA REIVINDICACION DE NIKI LAUDA

El ex piloto de Fórmula 1 y actual propietario de una línea aérea, Niki Lauda, realizó en uno de sus aviones un vuelo desde su país natal, Austria, hasta París. Hasta ahí, todo normal, pero el ex campeón del mundo carecía del pertinente permiso para aterrizar en el aeropuerto de Orly, por lo que hubo de dirigirse al otro aeropuerto parisino: Roissy. Con su acción, Lauda trataba de reivindicar un aumento en el número de vuelos que conectan la capital austriaca con la «Ciudad de la Luz».

PADDOCK

NUEVO CARGO EN WILLIAMS

Ian Harrison ha sido nombrado director de la escudería Williams, que gestionará la inclusión del Renault Laguna en el próximo Campeonato Inglés de Turismos. La elección ha contado directamente con el beneplácito de Frank Williams y del propio Patrick Head, director del departamento de F-1.

UEDA EL MAS «BAYETA»

Two Wheels Promotions junto con el Doctor Claudio Costa y Franco Uncini han presentado un completísimo estudio sobre las caídas ocurridas en el pasado Mundial de motociclismo. El piloto recordman ha resultado ser el japonés Noburu Ueda empatado con Fee y Geissler, quienes han besado 12 veces cada uno el suelo a lo largo del año.

CHECA CON SITO PONS

Carlos Checa, revelación del pasado Mundial del cuarto de litro, ha firmado como piloto del equipo Honda Pons para correr con una Honda NSR oficial en 1995; que también estará patrocinada por Ducados.

Rallye Retro: como de costumbre, Caralt

LUIS de Caralt fue, como ya es habitual, vencedor al volante de su MG de un rallye de regularidad puntuable para el Campeonato de Cataluña de Clásicos Deportivos, en esta ocasión el Retro Classic. En esta carrera, que resultó monótona por su trazado, se jugaba el título aunque debido a que este año había una prueba más que en el pasado certamen, no se sabía si debían descontarse uno o dos resultados, por lo que en estos momentos dicho título está pendiente de la resolución de la Federación.

Michele Mouton vuelve a la carga

MICHELE Mouton, que asombró al mundo de los rallyes a mediados de los 80 consiguiendo el subcampeonato del mundo en el 82 con un Audi Quattro y el Campeonato de Alemania en el 86 con un Peugeot 205 Turbo 16, y que ha seguido ligada a la máxima competición como organizadora de la Carrera de Campeones, ha decidido volver a la actividad. La piloto francesa participará en el Trofeo Andros, que se disputa sobre hielo en diferentes estaciones de invierno, integrada en el equipo Opel a los mandos de un Astra con motor V6 y tracción a las cuatro ruedas. Será compañera de equipo de François Chatriot y Dany Snobeck. El Trofeo Andros comenzará en Andorra en el Circuito de Hielo Pas de la Casa el 3 y 4 de diciembre, dándose cita los mejores especialistas y equipos sobre hielo.

El regreso de Enric Xargay

DESPUÉS de un paréntesis de tres temporadas, este año Enric Xargay llegó, vio y venció: revalidó el título de Campeón de Cataluña de Rallyes, conseguido ya en 1989, y se adjudicó la Copa de Rallyes 1994 Renault Catalunya, después de liderar la clasificación en todo momento.

«Reaparecer ha sido un acierto», aseguraba el piloto privado de Sarrià de Ter una vez terminado el certamen, al tiempo que atribuyó su «espléndida temporada» a la regularidad y a la fiabilidad mecánica de su Renault Clio Williams. Copilotado por su hermano Josep, el equipo Xargay recogió los frutos de su constancia en el Catalunya-Costa Brava, después del abandono del único piloto que tenía posibilidades de arrebatarles el título, Domingo García (BMW).

Graves insultos

LOS periódicos británicos no han aceptado la derrota de Damon Hill, que por un accidente ha perdido la posibilidad de convertirse en campeón del mundo de Fórmula 1. De hecho, el prestigioso *Times* afirma que Hill es el verdadero campeón del mundo; el *Mirror* cuantifica lo ocurrido en Adelaida como un robo manifiesto; el *Daily Telegraph* tacha a Schumacher de bandido; pero, en la última página del *Sun* no sólo se pide públicamente que se haga justicia con Hill, sino que insulta a Schumacher considerándole una rata de cloaca. Hasta la fecha, no se recuerda que por un asunto deportivo los periódicos más prestigiosos de Inglaterra hayan perdido en ningún momento sus buenos modales con calificativos muy ofensivos.

Victoria de Azcona en La Coruña

EL joven piloto del equipo Peugeot, Jaime Azcona, a los mandos de su 106 Rallye, se ha impuesto en el Rallye Ciudad de La Coruña, última prueba del Campeonato de España de Rallyes. Su compañero y director de equipo, Borja Moratal, gran favorito, tuvo que retirarse por culpa de una salida de carretera. El mayor rival de Azcona fue Arturo Rial, con Citroën ZX, líder durante 12 tramos que también acabó fuera de carretera. Así las cosas, segundo fue Miguel Martínez Conde (Renault Clio Williams), a 16 segundos, por delante del compañero de equipo de Azcona, David Guixeras.

El equipo Gas Gas para 1995

LA marca Gas Gas ya tiene definido el equipo de trial de la próxima temporada. Los dos pilotos oficiales serán el Hexacampeón mundial, Jordi Tarrés, y Angel García; ambos disputarán el Campeonato del Mundo de Trial y el de España. Tarrés está estudiando la utilización de las dos versiones de Gas Gas Contact, la JT35 o la JT25, mientras que García ya se ha decantado por la Contact JT35 que tantos éxitos ya ha cosechado.

Otra de las novedades del equipo es la incorporación del británico Steve Colley, que disputará el mundial y el campeonato inglés. Cierran el equipo los semioficiales José Antonio Benítez y David Cobos, que participarán en Campeonato de España de Trial.

PADDOCK

GRAN PREMIO PARA MINIMOTOS

Durante los días 26 y 27 de noviembre se va a celebrar el II Gran Premio de Motociclismo de Minimotos, en el circuito de Asupark. En esta segunda edición va a contar con la presencia de pilotos internacionales y más de 200 pilotos nacionales, siendo ésta una prueba de gran interés por ser la primera vez que en una carrera está asegurada la participación de los mejores pilotos de cada comunidad autónoma.

DESERT CHALLENGE '94

Se ha celebrado recientemente en Dubai una edición más del Raid U.E.A. Desert Challenge, que ha sido ganado, en esta ocasión, por el Range Rover del equipo formado por Bakhashab y Willis.

MILLONARIO EN UNA SEMANA

A raíz de convertirse en campeón del mundo de Fórmula 1, Michael Schumacher ha recibido ofertas publicitarias de diferentes índoles que se estiman en casi mil millones de pesetas.

YOKOHAMA
LAS MAS ALTAS PRESTACIONES

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS/ JEREZ

Kuru vencedor, Adrián campeón

Jerez ha puesto punto y final a un Campeonato de Turismos muy disputado pero que debe mejorar de cara a futuras ediciones. Campos no ha tenido dificultad para ser campeón, pero Kuru Villacieros sorprendía a todos con una actuación perfecta.

Kuru Villacieros dio una soberana lección a todos... incluido Tarquini.

CON casi todo por decidir, salvo el título de Turismos, que ya se había adjudicado Rafael Barrios en el Jarama, Jerez iba a servir para poner un punto final muy interesante a un campeonato de España de Turismos que, cuando menos, ha resultado muy disputado desde su principio.

Campos y Ferté optaban al título, y en Alfa Romeo estaba claro que no iban a dejar pasar la ocasión contando con un escudero de lujo como Villamil para ayudar a conquistarlo y con un invitado de excepción como Tarquini para sembrar la inquietud. Mientras, el francés de BMW sufría continuos problemas durante los entrenamientos que le ha- ◆◆◆

El podio final del Campeonato, con Barrios (vencedor en turismos) junto a Adrián Campos (vencedor en superturismos) rodeado por Ferté y Villamil.

YOKOHAMA

YOKOHAMA
LOS NEUMATICOS DE ALAIN FERTE

La foto de familia del CET, con más pilotos de los que, en realidad, han seguido habitualmente el Campeonato español.

cían ver el futuro más bien con poco optimismo.

El caso es que ni unos ni otro fueron los protagonistas de Jerez. En el circuito andaluz sólo se hablaba de una persona, de Juan Ignacio «Kuru» Villacieros; dispuesto a resarcirse de su mala suerte de 15 días antes en el Jarama. El dominó a todos en entrenamientos con su BMW Schnitzer para sorpresa de Gabriele Tarquini, que no sabía contra quién «se jugaba los cuartos». Por detrás de ellos, un brillantísimo Pérez Sala se hacía con la tercera posición. Más atrás, era Campos el más rápido por delante de Albacete, Palau y Gené. El último superturismo clasificado era el Nissan Primera de Tomás Saldaña, que no encontró en ningún momento los reglajes idóneos en su coche.

En el *warm-up*, dominado por los Alfa de Tarquini y Campos, por delante de Villacieros y Pérez Sala, no tomó parte Jordi Gené, en cuyo Seat Toledo se había cambiado el motor tras los entrenamientos al tener la culata rajada. El nuevo motor se negó a arrancar y el público jerezano se quedó sin ver a un Jordi Gené empeñado en demostrar que tiene derecho a un sitio en el CET de cara al año que viene.

Al darse la salida ya se vio lo que iba a dar de sí la carrera. Villacieros se impuso netamente a Tarquini, y Pérez Sala ocupó una cómoda tercera posición. Por detrás de ellos Albacete contenía a Palau, mientras que, más atrás, en compacto grupo, Campos antecedía a su «escudo» Villamil, dispuesto a evitar, a toda costa que Ferté, que estaba tras él, le adelantara. Pareja también estaba en la lucha, pero mermado por tener el faldón delantero suelto tras un toque con Villamil en la salida. Y esa situación no cambió en las 14 vueltas que duró la prueba, con la salvedad del abandono, por culpa de la bomba de gasolina, de Pérez Sala, que de otro modo hubiera podido poner las cosas muy difíciles a Tarquini, quien a su vez no podía acercarse al «desconocido» líder. En realidad fue una carrera sin adelantamientos. De hecho, el único piloto que adelanto a alguien fue Saldaña que, al salir muy retrasado fue remontando posiciones para, al final poder arrebatar la décima posición al segundo piloto del equipo de Teo Martín, Francisco Egozcue. Para Saldaña la carrera fue un auténtico martirio, con unos frenos que no respondieron en ningún momento. En cuanto al piloto de Fórmula 1 Jean Dennis Deletraz, con el segundo Seat Toledo, pasó totalmente desapercibido.

En Turismos, Ricardo Galiano ganó sin oposición, al haber destruido su Ford Escort Rafael Barrios en los entrenamientos del jueves. Tras él, un Ignacio Goiburu muy en forma, consiguió situar su Citroën ZX por delante del BMW de Josep Bassas.

En definitiva, ha acabado un CET interesante, con poca participación y mucha lucha, que ha sido ganado por uno de los pilotos del equipo mejor armado, Alfa Romeo, que, sin embargo, ha dejado escapar el título de marcas en favor de BMW. Campos ha merecido el título, pero tanto Ferté como Villamil podrían haber ganado también. En cuanto a la victoria jerezana de Villacieros, el mejor colofón posible.

MANUEL DOMÉNECH

Mal día para Nissan. Retirado Pérez Sala, Tomás Saldaña sólo pudo ser noveno.

Antonio Albacete, muy brillante, controló perfectamente a Carlos Palau, para ser el primero de los que puntuaban.

Ricardo García Galiano ganó, en ausencia de Barrios, en categoría Turismos.

CLASIFICACIONES

SUPERTURISMOS

1º Juan I. Villacieros (BMW 318iS4), 25.46.57. **2º Gabriele Tarquini** (Alfa Romeo 155), 25.47.39. **3º Antonio Albacete** (Opel Vectra GT), 26.19.09. **4º Carlos Palau** (Ford Mondeo), 26.20.91. **5º Adrián Campos** (Alfa Romeo 155), 26.24.37.

TURISMOS

1º Ricardo G. Galiano (Ford Escort C.), 27.19.47. **2º Ignacio Goiburu** (Citroën ZX), 27.22.53. **3º Josep Bassas** (BMW M-3), 27.49.52. **4º Rodolfo Zonno** (Ford Sierra C.), a 1 vuelta. **5º Ferrán Jordá** (BMW M-3), a 1 vuelta.

CLASIFICACION FINAL CAMPEONATO

SUPERTURISMOS

1º Adrián Campos, 132 puntos. **2º Alain Ferté,** 115 puntos. **3º Luis Villamil,** 114 puntos. **4º Antonio Albacete,** 93. **5º Luis Pérez Sala,** 74. **6º Josep Arqué,** 62. **7º Carlos Palau,** 59. **8º Jesús Pareja,** 42.

TURISMOS

1º Rafael Barrios, 135 puntos. **2º Ricardo García Galiano,** 129. **3º Pep Bassas,** 97. **4º Ignacio Goiburu,** 96. **5º Rodolfo Zonno,** 62. **6º Gianni Giudici,** 45. **7º Ferrán Jordá,** 44. **8º Jon Andrescu,** 42. **9º Alex Villanueva,** 19.

MARCAS

1º BMW, 166 puntos. **2º ALFA ROMEO,** 158. **3º FORD,** 149. **4º OPEL,** 102. **5º NISSAN,** 72.

YOKOHAMA
LOS NEUMATICOS DE ALAIN FERTE
YOKOHAMA

De izquierda a derecha, Egaña se impuso en la Copa AX desde la salida. Los pilotos de la Copa Porsche posaron para la posteridad. En Clásicos, ganó Jorge Serra. Arriba, Goiburu venció en la carrera de la ZX.

AL ROJO VIVO

Si el CET buscaba su campeón, la lucha por el título en las Copas Citroën presagiaba unas carreras llenas de emoción. Fueron la guinda de la reunión.

EL plato fuerte iba a ser la final de la Supercopa Citroën ZX, pero su hermana pequeña, AX, también prometía emoción a raudales. Incluso en el Campeonato de Clásicos Deportivos estaba todo por decidir. De hecho, la única especialidad que llegó a Jerez con un campeón definido fue la Copa Porsche.

Nada menos que cinco pilotos podían ser campeones de la Copa ZX: Casais, Goiburu, Morback, Javier Mora y De Aysa, y fue el último de los nombrados el más rápido en entrenamientos por delante de Goiburu. Eduardo de Aysa había destrozado su coche en los entrenamientos libres, pero pudo conseguir una nueva unidad y sorprendió a todos en los oficiales. Sin embargo, Goiburu fue más rápido que él en la salida de la prueba, y además De Aysa rompió el cambio en la primera vuelta mientras que Morback quedaba bastante retrasado por un toque sufrido en la salida. Así las cosas, Casais, situado en tercera posición toda la carrera tras el francés Michel Ferté, tenía suficiente con acabar en esa posición para ser campeón, y así lo hizo, pero detrás de Irizar, ya que Ferté se retrasó.

En la Copa AX Martín Egaña fue el hombre del día al imponerse en su final y en la superfinal, pero sin embargo el título está en el aire entre Vallés y Mostajo al detectarse irregularidades en el coche del segundo de ellos. En la otra final se impuso el joven Jorge Osset que, en la superfinal, se enganchó en la primera vuelta con Mostajo, retirándose ambos. Mientras, Vallés, muy conservador al principio de la prueba, acabó saliéndose de pista al tocarse con el andaluz García. Tras Egaña se clasificaron en la superfinal Conchado y José Manuel Jiménez; y ahora las verificaciones servirán para saber quién se adjudica el título, aunque parece que Mostajo lo va a tener difícil.

En la Copa Porsche casi todo estaba decidido. Como novedad, participó, como invitado, Cayetano Martínez de Irujo. La lucha opuso, como de costumbre, a Miguel Angel de Castro y a Jesús Díez de Villarroel. El primero fue más rápido en entrenamientos, pero Díez se impuso en la salida. La lucha entre ellos hizo que se produjeran situaciones muy tensas y que Villota se les uniera, siendo el más perjudicado. Al final De Castro ganó por delante de Balba Camino, mientras que en *Gentlemen* lo hacía Bultó, que se hacía con el título en su categoría.

Por último, Jorge Serra (Lotus) no tuvo oposición en Clásicos, si bien Vicente Saénz Merino, que acabó tercero por delante de Isidoro Bajo, se hizo con el título.

MANUEL DOMÉNECH

CLASIFICACIONES

COPA CITROËN AX

1º Martin Egaña, 23.59.80. **2º José Conchado**, 24.01.84. **3º José M. Jiménez**, 24.04.01. **4º Manuel Barrabeig**, 24.05.20. **5º Luis J. Recuenco**, 24.07.50. **6º Eladio Ruiz**, 24.19.62. **7º Javier Rodriguez**, 24.22.41. **8º Juan A. Egaña**, 24.23.45. **9º Ignacio San Miguel**, 24.25.14.

SUPERCOPA CITROËN ZX

1º Ignacio Goiburu, 25.46.620. **2º Pablo Irizar**, 25.52.7997. **3º Jon Casais**, 25.52.948. **4º Javier Mora**, 25.53.809. **5º Ricardo G. Galiano**, 25.55.363. **6º José Mora**, 25.56.579. **7º Luis López de la Cámara**, 25.57.630.

CLASIFICACION FINAL COPA CITROËN ZX

1º Jon Casais, 136 puntos. **2º Ignacio Goiburu**, 127 puntos. **3º Javier Mora**, 123 puntos. **4º Roger Morback**, 117. **5º Eduardo de Aysa**, 104. **6º Pablo Irizar**, 102. **7º M Ichel Ferté**, 90. **8º José L. Muniesa**, 79 puntos. **9º Ignacio Hervás**, 69. **10º Juan Cano**, 67. **11º Ricardo G. Galiano**, 65. **12º José Mora**, 64. **13º Enrique Llobell**, 46. **14º Luis López de la Cámara**, 40. **15º Fernando Medina**, 35. **16º Francisco Rastrollo**, 35.

COPA PORSCHE 968 CS

1º Miguel A. de Castro, 24.24.34. **2º Balba González Camino**, 24.27.97. **3º Jesús Diez Villarroel**, 24.33.41. **4ºEmilio de Villota**, 24.38.28. **5º Alvaro Bultó**, 24.47.80. (1º Gentlemen Driver). **6º Pedro Calle**, 24.48. 21. **7º Francisco Fdez. Ochoa**, 24.49.34.

CLASIFICACION FINAL COPA PORSCHE 968 CS

1º Miguel Angel de Castro, 134 puntos. **2º Jesús Diez Villarroel**, 122 puntos. **3º Emilio de Villota**, 91 puntos. **4º Pedro Calle**, 60. **5º Balba González Camino**, 59. **6º Pedro Arpa**, 56. **7º Alvaro Bultó**, 55. **8º Miguel Angel López de Carlos**, 54 puntos. **9º Santiago Martín Cantero**, 44. **10º Juan José Abla**, 35. **11º Juan Ignacio Villacieros**, 34 puntos. **12º Francisco Fernández Ochoa**, 31 puntos.

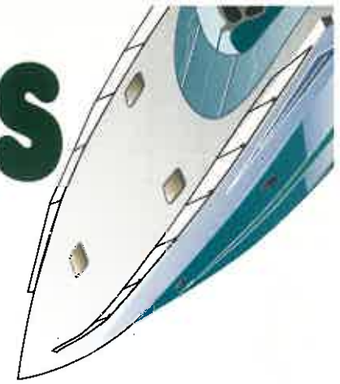
GENTLEMEN DRIVER

1º Alvaro Bultó, 55 puntos. **2º Pedro Arpa**, 54 puntos. **3º Juan José Abla**, 33 puntos. **4º Francisco Fernández Ochoa**, 29. **5º Jorge Palencia**, 17. **6º Asad Khan Khan**, 10. **7º Juan Moncau**, 8. **8º Juan José Rincón**, 4 puntos.

VEHICULOS HISTORICOS

1º Jorge Serra (Lotus Elan S-1), 18.59.20. **2º Simón Watson** (Mini Cooper S), 19.02. 82. **3º Vicente Sáez-Merino** (Porsche 911 S), 19.09.75 **4º Isidoro Bajo** (Porsche 911 S), 19.38.90. **5º Manuel González** (Porsche 911 E), 19.59.39.

B A L L E S T A



LOS JUEVES YA SON LOS DIAS CON MAS MARCHA

AUTO OCIO

Ahora, cada jueves, gratis con Diario 16, Auto-Ocio.
Con la mejor información sobre el mundo del motor y tiempo libre.
Coches, motos, barcos, ciclismo... serán los protagonistas
de las 40 páginas de este nuevo suplemento semanal.
Con Auto-Ocio vivirá los Jueves a toda marcha.

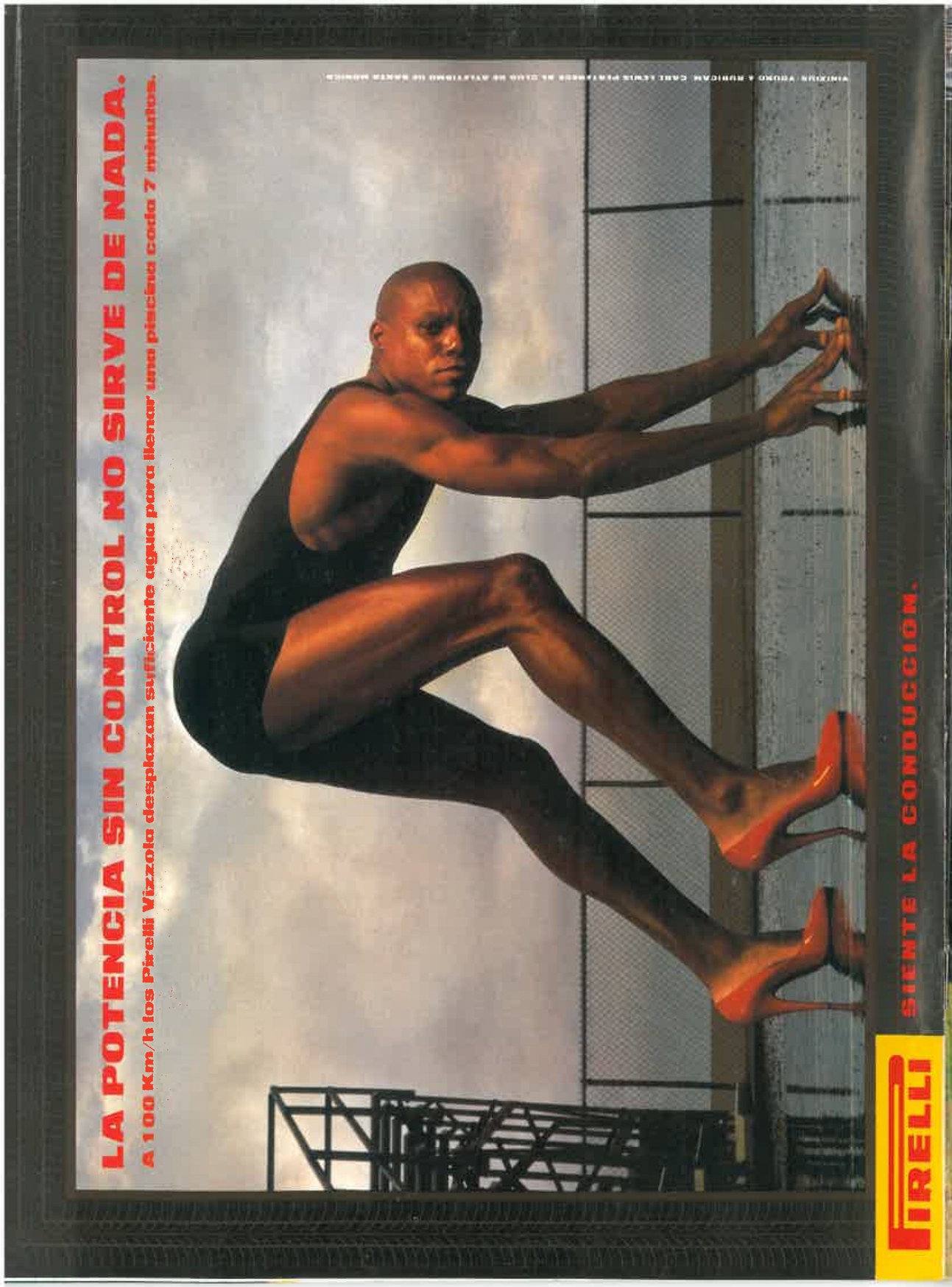
...Y ADEMAS ESTA SEMANA UN BMW 540 IA

Entre los lectores que acierten el divertido juego de preguntas y respuestas
que aparecerá en las páginas del próximo número de Auto Ocio sortearemos este maravilloso coche.

Diario16

NUEVA ETAPA, NUEVAS IDEAS.
Y SIEMPRE, UN GRAN PERIODICO.

NUMERO UNO COMUNICACION



UN MERCEDES PARA EL PUEBLO CHINO

SEMANAL

Motor 16

29 de noviembre 1994 • Núm. 580 • 375 ptas.

RENAULT LAGUNA 2.2 D
LLEGO EL DIESEL

BMW 750 i
TODAVIA MAS

◆ 326 CABALLOS ◆ 12 CILINDROS ◆ NAVEGACION VIA SATELITE