

PRUEBA
A FONDO
DE LOS NUEVOS
RANGE ROVER

Motor 16

SEMANAL

27 de diciembre 1994

Núm. 584 • 375 ptas.

Todas las novedades
del próximo año

ESTRELLAS '95



Nissan Maxima QX



Ford
Galaxy



Audi A4



Ferrari 130



Mitsubishi
MX



Alfa Romeo
146

Para llevar a los campeones nos vestimos de etiqueta.



Oriol Gómez y Marc Martí, vencedores del Campeonato de España de Rallyes con Clio Williams.
RENAULT CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES 1994.

RENAULT
EL PLEASUR
DE VIVIRLOS
Más de 2.000 instalaciones a su servicio
RENAULT recomienda fabricante **ELF**

Clio

¿Y quién quiere uno grande?

- 5 **EDITORIAL**
- 8 **PUNTO DE MIRA**
- 14 **NOVEDADES 95**

Las marcas preparan ya el nuevo año, un año que quieren cargar de sorpresas para animar el mercado.

24 **AL VOLANTE**

Audi A4. El sustituto del Audi 80, que está a punto de llegar a España, ya tiene precio.

26 **Maserati 2.0 Quattroporte.** La marca del tridente acaba de presentar su modelo más famoso, un coche nuevo para el siglo XXI.

30 **A FONDO**

Gama Range Rover. Los famosos todoterreno británicos cambian por completo, y aumentan, si cabe, el lujo y la gran tecnología.

40 **Seat Ibiza 16V.** El Ibiza más potente es un coche de divertido comportamiento y excelentes prestaciones.

44 **TECNICA**

Amortiguadores Monroe.

46 **FUERA DE SERIE**

Bugatti Atlantic 57 SC. El 57 SC representa un verdadero ejercicio de estilo realizado por Ettore Bugatti y su hijo Jean.

53 **PRECIOS**

82 **CUENTENOS SU CASO**

84 **MOTOS**

Proyecto Mecano. Un híbrido entre motocicleta y automóvil propone este proyecto.

88 **DEPORTE**

A todo gas.

92 **Arcarons, a por todas.**

El español a por el Granada-Dakar.

96 **Ferrari 333 SP.**

Nuevo modelo para el Insa.

98 **JUAN BALLESTA**



24 El Audi A4 se presenta en España con un mejor precio que el Audi 80.



30 Nuevos Range Rover: aún más lujosos.



92 Arcarons, a por todas.



40 Seat Ibiza 16V: el Seat más deportivo.



46 Bugatti Atlantic 57 SC

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 pzas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 580 euros.



Baterías SR de Bosch:

Lo inteligente es reservarse la energía.



Las nuevas Baterías SR de Bosch responden a un concepto muy diferente al de las existentes hasta ahora en el mercado. De él, nace una nueva generación de baterías, fruto de una tecnología punta, que las dota de la máxima energía durante toda su vida útil. Una tapa herméticamente sellada que las convierte en "Sin Mantenimiento Total". Una aleación de plomo-calcio que reduce al mínimo la autodescarga y el consumo de agua. Y una eficaz Reserva de Seguridad que evita sorpresas inesperadas. Instale una Batería SR de Bosch y, quédese tranquilo. Porque tratándose del coche y de usted, lo inteligente es reservarse la energía.



BOSCH

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:** M^o Jesús Benet (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 Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans 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), M^o Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^o Gómez-Morán (jefe), José M^o 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 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:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1^o 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. Vaidelaparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). **Teléfono:** 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY. RIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Edición 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).

La ley del más fuerte

La noticia de la brutal muerte de un taxista, después de haber sido atropellado y arrastrado durante más de 40 metros por un camión en las calles de Madrid, no puede dejar a nadie indiferente. Para que el camionero reaccionara así, fue suficiente una vulgar y habitual bronca de tráfico, lo que viene a corroborar una vez más la tensión que genera en los conductores sufrir a diario los problemas de circulación, que acaban por convertir a las sociedades más desarrolladas en auténticas selvas agresivas y disparatadas.

Vaya por delante mi repulsa más absoluta hacia la forma de comportarse de ese camionero, que fue capaz de arrancar su vehículo de diez toneladas para aplastar al taxista, mostrando así una falta de control y un desprecio absoluto hacia lo más importante de lo propio y lo ajeno, que es la vida. Quede también patente dentro de este gran absurdo el ilógico comportamiento que demostró el taxista, quien, enloquecido por la sinrazón, se colocó de espaldas al frontal del camión para que éste no pudiera pasar.

Lo cierto es que si algo nos enseña a todos este lamentable suceso, una vez más, es que el imperio de la barbarie no es la solución para sobrevivir al tráfico. No nos engañemos, la cuestión de fondo que todos tenemos muy claro es que algunos de los profesionales del volante ya sea desde un autobús, taxi o camión, hacen y deshacen a su antojo en las calles y carreteras de nuestros pueblos, creyéndose en pleno derecho por dedicar muchas horas de su jornada a este menester. Un hecho que además

les hace creer, a la hora de conducir un vehículo, que saben más que nadie.

También una parte importante de los conductores particulares responde con los mismos comportamientos, incluso a veces de forma más acusada. Una de las consecuencias es el aumento del número de vehículos de mayor tamaño por nuestras calles, como son los todoterreno. Ejemplo de ello es que cada vez son más las mujeres que los utilizan para llevar al colegio a los niños, ir a trabajar o hacer la compra, ya que, según ellas, se sienten mejor protegidas del machismo de muchos conductores que van por los caminos imponiendo la ley del más fuerte. ¡Qué pena!

N. del D. En el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1995 que se aprobó la semana pasada figura un incremento importante de los controles de alcoholemia, tanto en carretera como en ciudad, con unos nuevos etilómetros de precisión para detectar con más exactitud a los conductores ebrios.

Esta noticia nos congratula por lo que puede incidir en aportar seguridad a todos y nos parece muy bien que para ello se dote con mejores medios técnicos a nuestros agentes. Pero mientras esto llega, debemos recordar que la mezcla de alcohol y volante es un cóctel explosivo en el que se pone en juego tanto la vida del bebedor como la de los demás. Por eso, en estas fiestas, con más y mejores controles o sin ellos, no se olvide: si bebe, no conduzca. Y Feliz Navidad.



ANGEL CARCHENILLA



El cuerpo humano sólo está preparado



para moverse con seguridad a 5 Km/h.



A mayor velocidad es mejor viajar en Mercedes.

► La capacidad para percibir señales y el tiempo de reacción del cuerpo humano han sido proyectados por la naturaleza para velocidades muy reducidas. La técnica ha permitido que nos desplacemos a mucha más velocidad. Por lo tanto,

también le corresponde a la técnica minimizar el riesgo que corremos. Si queremos movernos más deprisa, al menos hagámoslo también con la máxima seguridad. Al volante de un Mercedes.



Mercedes-Benz

SEMÁFOROS



Una semana después de que en Francia

entrara en vigor una durísima ley sobre los excesos de velocidad, la opinión pública se ha visto estremecida al conocer que un vehículo circulando lentamente había sido la causa del mayor accidente en las autopistas del vecino país. En la A41, cerca de Grenoble, más de 100 vehículos colisionaron, con el resultado de 5 muertos y 11 heridos graves. El accidente se debió a un alcance contra dos coches que circulaban a velocidad menor de 50 km/h. El accidente se vio agravado por otro alcance en los carriles de sentido contrario.



En los últimos años, Mario Guerreiro ha sido parte importante del Departamento de Comunicación de Seat: primero con Enrique Zorzano y después con Rafael Casas. Ahora deja esa casa y regresa a su Portugal de origen desde donde mantendrá muy alto el listón del periodismo. Mario, encargado de Relaciones Internacionales, fue entrañable un colaborador de todos los periodistas que nunca agradeceremos bastante las ayudas y la profesionalidad que un compañero de más allá de nuestras fronteras (¿o acaso, desde dentro de nuestro único país?) nos daba cada día. Gracias y hasta muy pronto.



DIABLO 4X4

Un Lamborghini más potente

NUESTRO colaborador Enzo Giovanelli ha «cazado» al Lamborghini Diablo VT, una nueva versión del espectacular deportivo que será presentada en el próximo Salón de Ginebra. El coche destaca por la parte trasera más ancha, modificación necesaria para alojar el nuevo sistema de

alimentación del motor derivado del utilizado en Fórmula 1. La potencia puede estar en torno a los 600 o 650 caballos y se habla de una velocidad máxima de 350 kilómetros por hora. El Diablo VT, con tracción a las cuatro ruedas, es la respuesta al Ferrari F 130. FOTOS: GIOVANELLI



PODRÍAN BAJAR LAS VENTAS

Nueva ley de crédito al consumo

ESTA siendo tramitada en el Senado la nueva Ley de Crédito al Consumo, que, de aprobarse podría suponer un fuerte retroceso para las ventas de automóviles en nuestro país. El punto que más preocupa de este proyecto de ley es el que se refiere a la forma en que el consumidor de bienes a crédito podrá ejercer sus derechos, intentando favorecer el consumo privado creando competencia entre las financieras. Concretamente, se

propone que el consumidor pueda reclamar no sólo contra el vendedor y el fabricante del producto, sino también contra el que financió su compra, dejando de pagar el crédito. Tanto los responsables de entidades financieras pertenecientes a bancos y cajas de ahorro como los de las financieras de las marcas de automóviles estiman que podría resultar muy arriesgado financiar coches de menos de tres millones con esta nueva ley.

Lo mejor

NUEVOS MOTORES

HASTA 105 CV

ARRANQUE CODIFICADO

AIRE ACONDICIONADO

ABS

DIRECCION ASISTIDA

EQUIPO AUDIO

106

que te puede pasar



NUEVA GAMA

Lo mejor que te puede pasar. Ser tú quien elige. Entre los nuevos motores de última generación. Hasta 105 CV en gasolina y 58 CV en diesel. Ser tú quien decide: los nuevos volantes de tres brazos; los nuevos colores azules, grises y rojos. Las nuevas tapicerías. El arranque codificado.

La dirección asistida. Y otras múltiples opciones: ABS, llantas de aleación, aire acondicionado, equipo de audio, alarma antirrobo. Tener un coche a la altura de tu personalidad. Lo mejor que te puede pasar. Tener un nuevo 106.

PEUGEOT 106. LO MEJOR QUE TE PUEDE PASAR.



SUBASTAN COCHES DE ESTRELLAS

El Rolls Royce que perteneció a la mítica actriz Bette Davis y posteriormente a Mike Todd, uno de los maridos de Elizabeth Taylor, fue adjudicado el pasado sábado por 500.000 dólares (alrededor de 65 millones de pesetas) a un coleccionista anónimo en la prestigiosa sala de subastas Sotheby's de Nueva York. Entre los 46 vehículos subastados también se hallaba un Silver Cloud color beige, perteneciente a la actriz Diana Rigg, que alcanzó la friolera de tres millones y medio de dólares en la puja.



LA F-1 DE LOS AÑOS 60

«F-1. Retratos de los '60», de R.W. Schlegelmilch, es un gran libro sobre los mejores pilotos de F-1 de los 60. Fotos inéditas de las carreras, los coches y aspectos humanos de aquellos pioneros (Hill, Surtees, Clark, Stewart, Ickx, Brabham, Amon, Hume, Andretti... hasta casi 60 pilotos), en blanco y negro y reproducidas a gran tamaño. Lo puede conseguir en LibroMotor, en la calle Saragosa número 17 de Barcelona o en General Moscardó número 8 de Madrid. Su precio es de 3.995 pesetas.



CHRYSLER NEON

La esperanza americana

PARA la multinacional Chrysler, el Neon supone el primer turismo de gran volumen que se comercializa en Europa desde que vendieron sus plantas europeas al grupo francés PSA. El modelo, cuya comercialización se inicia en estos días, va a suponer para el importador en España su primer producto de volumen. Las expectativas para el Neon en su primer año son de vender unas 1.750 unidades. Aunque el monovolumen Voyager tiene unas ventas de unas 2.400 unidades al año, es lógico

pensar que en años sucesivos esta cifra se verá superada por la de los turismos dada la lenta evolución del segmento de los monovolumen. Chrysler ha vendido 165.000 unidades del Neon en Estados Unidos y ha tenido un incremento de los beneficios del 60 por ciento y un incremento de facturación del 20 por ciento respecto al año anterior. En España, Chrysler dispone de 58 concesionarios con 72 puntos de asistencia, pero está previsto un incremento de la red de un 30 por ciento.

SEGUIMOS EN LA COLA

Los españoles, los que más accidentes causan

DE cada cien automovilistas españoles, once son responsables de al menos un accidente al año, según se desprende de un estudio llevado a cabo por el Centro de Documentación e Información del Seguro, entidad de ámbito europeo que acaba de hacer públicos los datos de un trabajo sobre la potencial peligrosidad de los conductores europeos.

Según este estudio, los países nórdicos son los más seguros y los mediterráneos los que padecen mayor índice de siniestralidad. El «ranking» queda así:

- 1º Finlandia: 4 %.
- 2º Noruega: 5 %.
- 3º Suiza: 5,5 %.
- 4º Holanda: 6,5 %.
- 5º Francia: 7 %.
- 6º Bélgica: 8,5 %.
- 7º Grecia: 9 %.
- 8º Alemania: 9 %.
- 9º Austria: 9 %.

9,5 %. 10º España: 11%. 11º Portugal: 11%. 12º Italia: 14%.

En el estudio se enfatiza sobre la subjetividad de estos datos, ya que hay que considerar aspectos como la densidad de población, el parque automovilístico, las condiciones climatológicas o el número de kilómetros de autopistas. Así, por norma general, los accidentes son menos graves en zona urbana, pero más numerosos y la densidad de población determina también los modos de conducir. Mientras en Alemania hay 245 habitantes por kilómetro cuadrado, en Noruega no llegan a 10, por lo que extraer consecuencias no es, según el Centro, especialmente revelador.



PARA EL AÑO 1995

Plan de seguridad vial

EL Director General de Tráfico, Miguel María Muñoz, (en la foto) ha presidido la reunión del Consejo Superior de Tráfico, en donde se ha aprobado el Plan de Seguridad Vial para el año 1995.

Este Plan se inicia con un informe sobre la evolución de la siniestralidad en el territorio nacional, constándose el paulatino descenso de los índices de accidentes desde 1989 hasta nuestros días. Una evolución positiva difícilmente cuantificable por cuanto la manera de contabilizar el número de fallecidos ha sido alterada. Desde 1993 se contabilizan los fallecidos en los 30 días siguientes al accidente, para unifi-



car la norma comunitaria. La joven edad de los conductores implicados en accidentes es una de las cuestiones más preocupantes de nuestra circulación, en la que uno de cada cuatro accidentes mortales es ocasionado por un conductor menor de 25 años y casi la mitad de los accidentes (un 44,6 por ciento) es ocasionado por un conductor menor de 30 años.

Conviene destacar asimismo que el 49 por ciento de los muertos se originan durante la noche y el crepúsculo y que el 54 por ciento de los fallecidos se producen en fines de semana y días próximos a festivos. En lo que al tipo de vía y de accidente, en el citado informe se recoge que el 14 por ciento de los accidentes mortales ha sido producido por choque frontal y el 32 por ciento por salida de la vía. Los atropellos siguen siendo una importante causa de mortandad, con el 9,2 por ciento.

En cuanto a velocidad, en 1993 más de 20 millones de vehículos fueron controlados, superando la velocidad permitida menos de 700.000, el 3,4 por ciento. Sin embargo, en el informe se reconoce que esta cifra es superior, según controles del Ministerio de Obras Públicas.

De buena fuente

BMW sustituirá a principios de año los 325.

Esta próxima primavera, el motor de 2,5 litros será sustituido. Con una cilindrada de 2.793 centímetros cúbicos, el nuevo 328i sustituirá a los actuales modelos 325i, tanto en la versión berlina, como en el coupé y el cabriolet. Aunque la cilindrada del motor se incrementa, la potencia máxima no sube más que un caballo, para beneficiarse de una importante ganancia en el par máximo, que pasa a ser con este nuevo propulsor de 28,6 mKg.

Luz verde a la producción del Volkswagen Escarabajo.

Por fin el Consejo de Vigilancia ha aprobado la inversión necesaria para la producción del Escarabajo. Cuando hace un año se presentó el Concept 1, comenzó a especularse sobre su viabilidad. Todo parecía muy claro, pero no era el mejor momento para destinar unas inversiones de más de 2.000 millones de dólares (alrededor de 250.000 millones de pesetas) para su producción. Por fin se han aprobado estas inversiones, aunque en mucha menor cuantía, lo que permitirá producir este nuevo coche en un periodo de tres a cinco años y a un precio de venta inferior al millón y medio de pesetas.

Seat comienza a exportar a Australia.

Las 900 primeras unidades de Seat con destino a Australia han salido del puerto de Barcelona. Seat ya fabricaba coches con el volante a la derecha, para el mercado británico. Ahora abre un nuevo mercado continental, en el que cuenta ya con 29 concesionarios. La marca española espera vender estos primeros 900 vehículos antes de finales de año y otros 3.000 coches a lo largo de 1995.

El Salón de Ginebra será Universal.

Desde hace tres años, el Salon de Paris se llama Mundial. No podía ser menos para el chauvinismo francés, pero les ha salido un grano porque los organizadores del Salón de Ginebra han decidido fastidiar a los franceses, bautizando a su evento como Universal. Ya sólo falta el salón galáctico. Seguro que candidatos no faltan.

EL RACC INCORPORA EL «TRUNKING»

EL RACC tiene ya en circulación coches taller Seat Ibiza equipados con un nuevo sistema de radio-comunicaciones denominado «trunking», que se presenta como la alternativa, por tecnología y costes, a la comunicación de flotas de vehículos o personal móvil. El «trunking» tiene como principal característica la multifuncionalidad, que permite desde transmitir voz y datos hasta acoplar diferentes tecnologías informáticas o de comunicación por satélite. Otra característica es la posibilidad de seleccionar el destinatario del



mensaje como si se tratara de una llamada de teléfono. Este sistema será de gran utilidad, no sólo para los 335.000 abonados del RACC, sino también para la organización del Rallye Cataluña-Costa Brava, el Gran Premio de España de F-1 y el Gran Premio de Europa de Motociclismo, de los que forma parte muy activa el Real Automóvil Club de Cataluña.



CENTRO DE INVESTIGACION BMW SOBRE RECICLADO

Reciclaje inteligente

EL reciclaje de los elementos del automóvil toma cada vez una mayor importancia. Por este motivo, BMW acaba de inaugurar un nuevo centro de investigación dedicado exclusivamente al desmantelamiento y reciclado de automóviles en la localidad bávara de Unterschleißheim/Lohhof. El uso de estas nuevas instalaciones y de modernas tecnologías para desmantelar los vehículos e identificar los plásticos, hasta 30 tipos diferentes en tan sólo un segundo, permite que los materiales que se extraen en el proceso de reciclado sean tratados con mayor eficacia y reintroducidos de nuevo en las cadenas de montaje. La proximidad de la nueva planta con el Centro de Investigación y Desarrollo de BMW permite optimizar el intercambio de cono-

cimientos entre la investigación y desarrollo en una parte y el reciclado práctico. De esta forma se mejora el desarrollo y diseño de nuevos elementos aptos para el reciclaje, componentes que serán ya utilizados en futuros modelos de BMW.



NOVEDADES EN MINUSVAL'94

Renault Master adaptado

UNA de las más interesantes novedades presentadas en el reciente Salón Nacional de las Discapacidades Minusval 94 ha sido un microbús Renault Master adaptado para el acceso rápido y transporte de personas en silla de ruedas.

Un sistema de compresión de la suspensión trasera del vehículo permite que el piso descienda hasta cerca del nivel de la calzada, mientras una rampa automática de acceso, muy corta y de pendiente reducida, facilita el acceso para las sillas de ruedas, que entran y salen del vehículo con rapidez y sin peligro de vuelco.

Este microbús puede transportar hasta

cinco sillas de ruedas, sujetas al suelo del vehículo por sus correspondientes anclajes de seguridad, con la máxima comodidad para el usuario discapacitado.



SOBRE NIEVE

La empresa española Lampi ha desarrollado un nuevo producto para circular sobre firmes deslizantes. Tomando como referencia el sistema motriz de los vehículos militares, ha diseñado unas nuevas «orugas» que se adaptan a las ruedas de los vehículos para obtener unas condiciones óptimas de agarre en superficies como nieve, hielo o barro. Las orugas Lampi se pueden instalar con facilidad por una sola persona, puesto



que basta con extender las orugas delante de los neumáticos motrices y rodar sobre ellas para que queden

montadas. Esto es posible gracias a que cada estera de la oruga actúa como una pinza que se auto fija en el neumático, no necesitando, por lo tanto, más manipulación que el abrochar sus cierres de goma. Fabricado en acero, este nuevo producto ofrece unas condiciones de durabilidad y resistencia óptimas, permitiendo además circular con seguridad a velocidades de hasta 60 km/h. Las orugas Lampi están disponibles, en grandes almacenes y tiendas especializadas, para neumáticos con medidas entre 155 y 205 milímetros y con diámetros de llanta R 13, 14 y 15. Su precio recomendado está en torno a las 14.500 pesetas y vienen acompañadas por unos guantes para su montaje y una bolsa para transportarlas. Para más información se puede contactar con IMC, la empresa encargada de su distribución, en el teléfono (91) 435 31 35.

MUSICA SOBRE RUEDAS



Woods - 94 ya está aquí, con 27 grupos y más de 140 minutos de gran música además de un folletito de 24 páginas. Todo eso lo cuenta una etiqueta pegada a la carátula del doble CD que recoge lo que ha sido la actual edición del festival «Woodsstock 94» (A&M 40 322 2) fue un gran negocio como concierto y ahora pretende serlo como disco. Para ello opta descaradamente por la actualidad y aunque cede algún espacio a Joe Cocker, Bob Dylan o Traffic, lo hace como concesión a la historia y no por sus actuales valores comerciales. Lo que significa que nada tiene que ver este Woodsstock con el de 25 años atrás. Yo prefería el anterior, aunque pienso que éste irá cobrando importancia a medida que pase el tiempo y se convierta en otra referencia clásica del rock. Si no quiere llegar tarde también a esta edición, no será porque no le avisamos. Oigalo en el coche y acostúmbrese a los sonidos que llegan. Que tiempo para la nostalgia lo hay siempre.

Black Crowes parecen dispuestos a devolver al pop de los 90 algo de la ingenuidad y la pasión que tuvo en los 60. Les definen como nuevos hippies, tanto en su aspecto personal como en el sonido general de su música, empezando por su provocativa portada (sobre todo para los fundamentalistas norteamericanos: el pubis de una joven negra luciendo la bandera americana en su escudo bikini). Provocación aparte,



«America» (RCA 23622 2) es un gran disco y su calidad destaca más en una época en que no abundan las novedades. Si éste

es el camino de la nueva música de los 90, estamos de enhorabuena.

«The secret life of The Waterboys, 81-85» (Chrysalis 31201 2) es el testamento musical de Mike Scott, líder indiscutible del grupo Waterboys. Son grabaciones alternativas, desde conciertos a maquetas, realizadas por el grupo en los años en que empezaba a definir su estilo y su personalidad. Es decir, entre el 81 y el 85, años londinenses cuando el grupo lanzaba oficialmente, su álbum «The Big Music». Son grabaciones realmente interesantes, que tropezarán, con casi total seguridad, con la aparición de algún nuevo disco del grupo, ya en otro sello discográfico. Interesante para coleccionistas y para seguidores acérrimos del sonido Waterboys.

Sesenta años llevan en activo los Golden Gate Quartet, fundados en 1934 y con uno de los creadores todavía en sus filas (por lo menos el día que escribo este comentario). Son el gran grupo de «negro spirituals», maestros de todos los que se han dedicado a esta música. Sus versiones de los clásicos como «Down by the riverside», «Joshua fit the battle of Jericho» o «Swing low, sweet chariot» han fijado para siempre las normas del estilo. En este doble álbum titulado «Lo mejor del Golden Gate Quartet» (Hispavox 828835 2) se permiten la frivolidad de añadir una versión del «Dock of the bay» que le agradecerán los herederos de Otis Redding pero no los aficionados a la genuina música espiritual negra. Como además del «Muelle de la bahía» hay otros 39 temas, pueden hacerse con el disco sin ningún reparo. Será agradable compañía por más años de los que le dure el coche. Seguro.

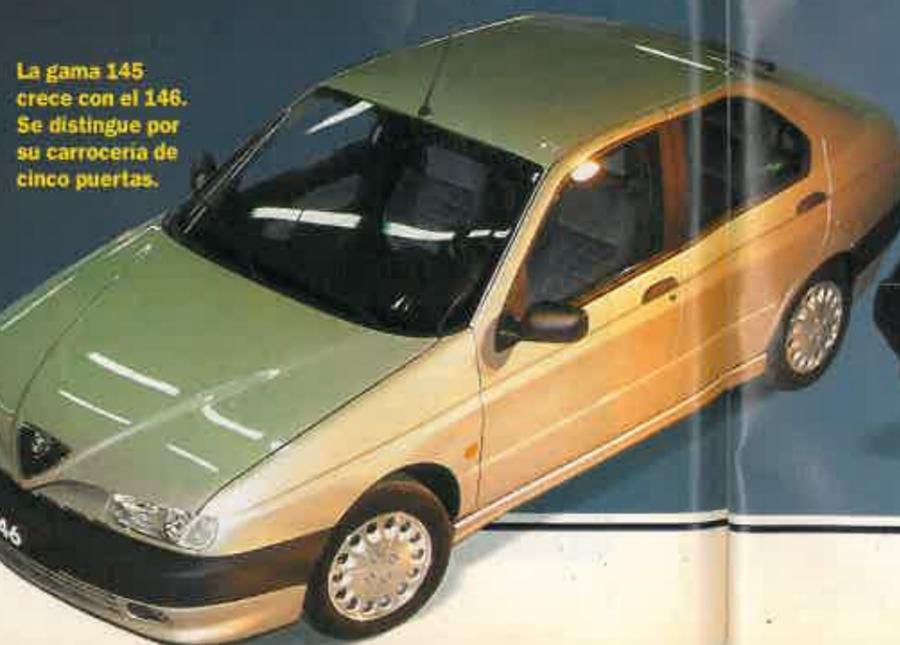
JOSE RAMON PARDO

NOVEDADES

Lo más atrevido en diseño es el GTV. Y, como no, es propiedad de una marca que se conoce como Alfa Romeo.

El año que viene tiene que ser el definitivo para que la recuperación en el sector del automóvil sea un hecho. Los principales fabricantes, y los no tan principales, están haciendo lo imposible para conseguirlo. Esta es una pequeña muestra de los nuevos modelos que se comercializarán en 1995.

La gama 145 crece con el 146. Se distingue por su carrocería de cinco puertas.



ALFA ROMEO está cargada de novedades que serán realidad en el mercado español durante los primeros meses del año. Por un lado, el 146 que es la primera variante del 145 y debe ser el más

El GTV también se verá en versión Cabrio, con más sorpresas que el modelo con techo.





La Serie 3 de BMW se enriquecerá con la llegada del modelo con carrocería familiar, que el fabricante alemán denomina habitualmente Touring.

aceptado de la, de momento, pequeña gama por la mayor versatilidad de su carrocería de cuatro puertas y portón posterior; equipará las mismas motorizaciones que el 145. Sin duda, la novedad más atractiva del fabricante italiano es el modelo GTV, el nuevo deportivo que se caracteriza por su atrevido diseño y cuya comercialización se completará con la versión Spider. En cuanto a AUDI, después de los recientes

Activa es el nombre del Citroën Xantia con la suspensión antibalaneo. La carrocería apenas se mueve en las curvas.

A6 y el exclusivo A8, le toca el turno al A4, el sustituto del 80. El «pequeño» del fabricante alemán se empezará a vender en el mercado español a primeros de año, tanto en carrocería sedán mientras que el familiar (Avant) lo hará a finales. Ya sólo queda el nuevo modelo, el sucesor del actual Coupé, para actualizar la gama al completo, aunque su llegada está prevista para 1996. El otro fabricante alemán, BMW, cambiará en los primeros meses del año el motor actual del 325i por otro de mayor cilindrada (2.8 litros) que desarrolla la misma potencia pero

tiene un par más elevado lo que redundará en una mejor recuperación desde bajos regímenes del motor. Sin abandonar la Serie 3, la comercialización del familiar (Touring) no debe tardar. Otros proyectos como la renovación de la Serie 5 o el que se espera atractivo Spider, que se fabricará en Estados Unidos, no se presentarán hasta bien entrado el año o incluso en 1996. Si cruzamos el «charco», el ya cercano Salón de Detroit



La gran novedad de Audi es el A4. Se pone a la venta en enero, si bien la carrocería familiar (Avant) no llegará hasta finales de año. Además de sus características principales, destaca por unos precios bastante competitivos.



El Chrysler Neon (izquierda), cuya comercialización en el mercado español acaba de comenzar, se ofrecerá con una caja de cambios automática y un motor más potente de 150 caballos. El conocido motor turbodiesel de Citroën equipará al Evasion y el resto de monovolúmenes del proyecto PSA-Fiat; serán los más económicos de consumo.



(primera quincena de enero) será el escenario perfecto para ver las novedades americanas. CHRYSLER dará a conocer como gran novedad el nuevo monovolumen

Voyager, que no se venderá en España hasta el '96, y el Stratus modelo que se encuadra a caballo entre el Neon y Vision, es decir, es una berlina no demasiado grande. Para gran tamaño

la marca dispone del New Yorker con sus casi 5,30 metros de longitud. En España, el importador aumentará la muy reciente gama Neon con una versión de cambio

automático del motor de 132 caballos y otra variante más potente de 150 CV. Respecto a CITROËN, las novedades que poco tardarán en llegar



NOVEDADES '95



El Ulysse de Fiat (foto superior) se venderá con motor diesel con turbocompresor. Debajo, el Honda Civic cinco puertas que sustituirá poco a poco al modelo Concerto.

son el Evasion con motor turbodiesel, una motorización bien conocida de la marca que lógicamente también será común para el Peugeot 806 y el Fiat Ulysse. El Xantia Activa es otra de las novedades inmediatas; esta versión se caracteriza por su suspensión, que evita el balanceo de la carrocería en las curvas. En cuanto al nuevo AX, es todavía un modelo en fase de desarrollo que estará en el mercado en el 96.

DAEWOO, al igual que **KIA**, son dos marcas que cada vez se van a escuchar más en el mercado español. En el primer caso, se trata de un fabricante coreano que comercializará sus coches en los principales mercados europeos, incluido el español, a partir del Salón de Ginebra; como tenga una calidad similar a la de sus compatriotas de Hyundai, el éxito lo tiene asegurado. Por su parte, Kia también tiene la base en España para la comercialización de modelos como el todoterreno Sportage o el Sephia, que es una berlina, seguro que no pasarán desapercibidos.



La moda de los monovolúmenes ha animado a algunos fabricantes a agruparse para poner en el mercado un mismo coche pero con marcas diferentes. Lo último es el Galaxy de Ford, que tiene como hermano gemelo al Sharan de VW.

HYUNDAI, marca que cada día vende un mayor número de automóviles en España, sustituirá el actual Lanza por una versión más moderna. Otro de los coreanos, Korando, que pasará a llamarse **SSANGYONG**, pondrá a la venta un todoterreno de gran tamaño con el nombre de Musso (rinoceronte). Las ambiciones de esta marca se centran para 1996 en otro TT pero en este caso de menor tamaño, similar al Toyota

Rav-4; para más adelante está previsto el lanzamiento de una berlina del segmento medio. Por último, y siguiendo con este tipo de marcas poco menos que simbólicas, **PROTON** es un fabricante malayo, bien conocido en Inglaterra, cuyo primer modelo

presentado en el Salón de París causó sensación; no hay que olvidar que está cargado de tecnología de origen Mitsubishi. Otra marca simbólica, pero

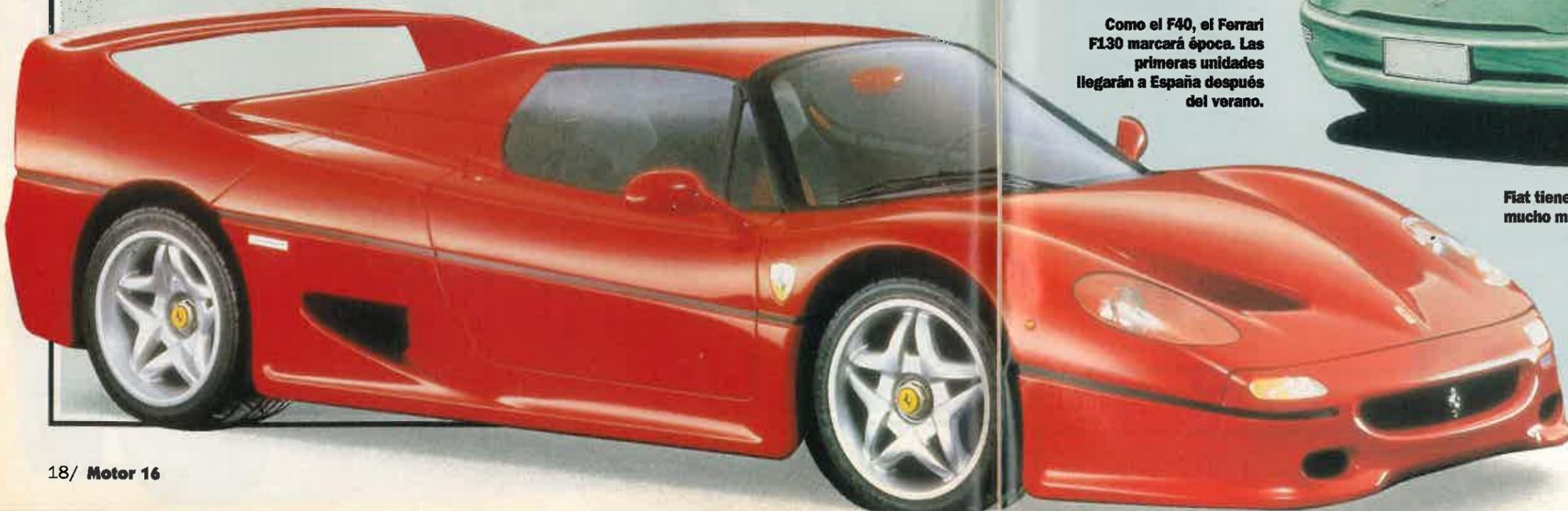
solamente por el número de unidades que se venden, **FERRARI**, presentará al público en el Salón de Ginebra el nuevo F130. El sustituto del F40



Como el F40, el Ferrari F130 marcará época. Las primeras unidades llegarán a España después del verano.

Fiat tiene prácticamente a punto su modelo Spider, mucho menos espectacular que el GTV de Alfa Romeo.

va a ser la nueva pieza de coleccionista, una nueva joya del fabricante italiano cuyo valor seguro que será mucho mayor con el paso de los años. Además, las primeras fotos del F130 muestran un diseño ♦♦♦



NOVEDADES '95



En el mes de marzo se empezará a vender en España un japonés con un diseño pensado, sobre todo, para el cliente europeo. Se trata del Nissan Maxima QX.

espectacular que se adelanta un poco a su tiempo. La actividad de **FORD** el año que viene no será escasa. Los Fiesta incrementarán su gama con los ya anunciados motores Sigma, muy económicos de consumo. Su hermano mayor, el Escort, tendrá un restyling que afectará principalmente a la carrocería y en menor medida a la parte mecánica. El mercado del monovolumen se animará con el Galaxy, el vehículo realizado en colaboración con su rival y sin embargo amigo Volkswagen. El polémico, por el diseño, Scorpio iniciará su andadura en el mercado español dentro de pocas semanas, y en cuanto a la carrocería coupé del Mondeo y el futuro modelo pequeño con el código KA lo que se pueda decir desde estas líneas acerca de su puesta en marcha son meras especulaciones. En el capítulo de marcas japonesas, **HONDA** dejará de vender el Concerto para dar paso al nuevo Civic con carrocería de cinco puertas y que por supuesto también se fabrica en Inglaterra; el espectacular NSX se ofrecerá en versión Targa. La renovada gama 323 será el principal atractivo de **MAZDA**, mientras que **MITSUBISHI** atacará con un renovado coupé Eclipse, un monovolumen con el nombre de Space Gear y el coche con el código MX que se menciona en recuadro aparte y cuya fabricación se hace en colaboración con **VOLVO**.

Aunque parezca mentira, Mercedes va a comercializar el pequeño Clase A, cuya carrocería definitiva se podrá ver en el próximo Salón de Ginebra.

A pesar de un aspecto poco agresivo, el Maserati Quattroporte tiene un motor de sólo dos litros de cilindrada, pero con una potencia de casi 300 caballos.



Por fin se pondrá a la venta el Z de Lancia. Llama la atención por los cromados en la carrocería y un interior más lujoso.

La novedad más inmediata del gigante **NISSAN** en España va a ser una nueva versión Combi del ya popular Serena y el nuevo Maxima QX, una berlina

con estilo europeo, tardará más tiempo en empezar a venderse; en principio para marzo. Por lo que respecta a **SUZUKI**, ha dado a conocer hace muy poco su

automóvil más exclusivo, el buque insignia de la marca. Se trata de una versión más potente del Vitara, gracias a un nuevo motor V6 de pequeña cilindrada

que desarrolla unos modestos 136 caballos. Y en cuanto a **TOYOTA**, las previsiones de comercialización afectan a la carrocería familiar



A igualdad de carrocería, el 806 de Peugeot se distingue, como es común en los modelos de la marca francesa, por el emblema del león en la calandra delantera. La versión con motor turbodiesel no difiere de sus hermanos de gasolina.

del Canna y un segundo Rav-4 pero con cuatro puertas laterales. Volviendo a Europa, la novedad principal del prestigioso fabricante **JAGUAR** es el XJ 100, un automóvil no tan exclusivo como los actuales sino que está destinado a pelear en

Peugeot 806, pero que destaca más por su presentación más lujosa. La nueva carrocería tres puertas del Delta es también novedad. En España, el primer Lancia en aparecer el año que viene va a ser el Kappa, que se empezará a vender en

de las berlinas de elevadísimas prestaciones, como el caso del BMW M5. El pequeño Clase A de **MERCEDES** se mostrará como versión definitiva en el Salón de Ginebra de marzo del 95 y se espera una profunda remodelación de la Clase E. Otro de los

diesel y el 16 válvulas), pero el modelo estelar del nuevo año será el Sharan. Es el monovolumen realizado conjuntamente con Ford, pero que el fabricante de la V y W le ha querido dar un aire espectacular con una carrocería muy deportiva y agresiva; incorpora el motor VR6 desarrollado por Porsche con una potencia de 252 caballos y una velocidad punta de más de 230 kilómetros por hora. Respecto a las marcas



Aunque lentos los resultados del fabricante **Skoda**, tras la compra de Volkswagen, empiezan a ver la luz. El nuevo modelo se llama Felicia y sustituye al Favorit. El más barato, un 1.3, costará poco más de un millón de pesetas.

un segmento más pequeño, concretamente donde se encuadran el Mercedes Clase C o la Serie 3 de BMW. De Italia llega el Z de **Lancia**, el hermano del Citroën Evasion, Fiat Ulysse y

enero. Otra marca italiana, **MASERATI**, acaba de dar a conocer el nuevo Quattroporte, que ofrecemos en otras páginas de este número; un modelo que se encuadra en el exclusivo segmento

fabricantes alemanes, **OPEL**, debe actualizar su ya veterano Vectra como ya ha hecho con el Omega. Otro germano, **VOLKSWAGEN** añadirá dos nuevas motorizaciones a la reciente gama Polo (el

francesas **PEUGEOT** y **RENAULT**, la primera aportará al mercado español el 806 con motor turbodiesel y se espera un renovado 405; la del rombo dará a conocer el Laguna con carrocería familiar, un

PROYECTO MITSUBISHI-VOLVO

LA colaboración entre el fabricante japonés y el sueco va a ver su primer fruto en el próximo Salón de Amsterdam. Un nuevo modelo que se producirá conjuntamente en la fábrica que Volvo tiene en Holanda. De momento, únicamente Mitsubishi ha mandado una pequeña información de lo que denomina código MX y los dibujos del vehículo. Se trata de una berlina de cinco puertas y bajo coefi-



Es el Volkswagen Sharan, el «hermano» del Galaxy de Ford. Esta versión es la más deportiva.

nuevo 19 y el Espace tendrá muchas modificaciones. **JEEP** mostrará en el Salón de Detroit el Grand Cherokee, que no se verá en España hasta finales del 95. Si se comercializará en breve el Cherokee con el nuevo motor turbodiesel que incrementa la potencia 35 caballos respecto al anterior. **ROVER**, con el remodelado 100 y el nuevo Felicia de **SKODA** completan este elenco de novedades.

JAVIER GUTIERREZ

Un motor V6, no demasiado potente, es la principal novedad del Suzuki Vitara.



ciente aerodinámica concebida, según la marca, «para satisfacer los gustos de los consumidores europeos». El MX se encuadrará entre el Lancer y el Galant, es decir, podrá medir alrededor de los 4,40 metros y no va a sustituir a ninguno de los Mitsubishi actuales que se comercializan en Europa. La producción corre a cargo de la fábrica Nedcar de Volvo, donde también se construye la Serie 400 del fabricante sueco, y está previsto que se reparta a partes iguales el total de coches fabricados.

AUDI A4

LA CLAVE

A principios de año Audi introducirá en España la nueva gama A4, unos modelos que incorporan una carrocería más atractiva, amplia y ligera, nuevos motores, mayor equipamiento y un precio más ajustado.



LA GAMA AUDI A4 PARA ESPAÑA	
A4 1.8 (125 CV)	3.250.000 PTAS.
A4 1.8 Turbo (150 CV)	3.790.000 PTAS.
A4 2.6 V6 (150 CV)	4.165.000 PTAS.
A4 2.8 V6 (174 CV)	4.990.000 PTAS.
A4 1.9 TDi (90 CV)	3.350.000 PTAS.



Todos los A4 incorporan de serie airbag para el conductor, dirección asistida y ABS. En las versiones 1.8 y 1.9 TDi hay que pagar 245.000 pesetas por el climatizador.



LOS argumentos de un fabricante a la hora de presentar un nuevo modelo suelen ser variados, pero pocas veces a la hora de sustituir un modelo puede anunciar a la par nuevas técnicas, mayor equipamiento y menor peso, en combinación con una reducción de precios respecto al modelo al que se sustituye. Esto precisamente es lo que ha hecho Audi con el A4, la berlina alemana que sucede al 80.

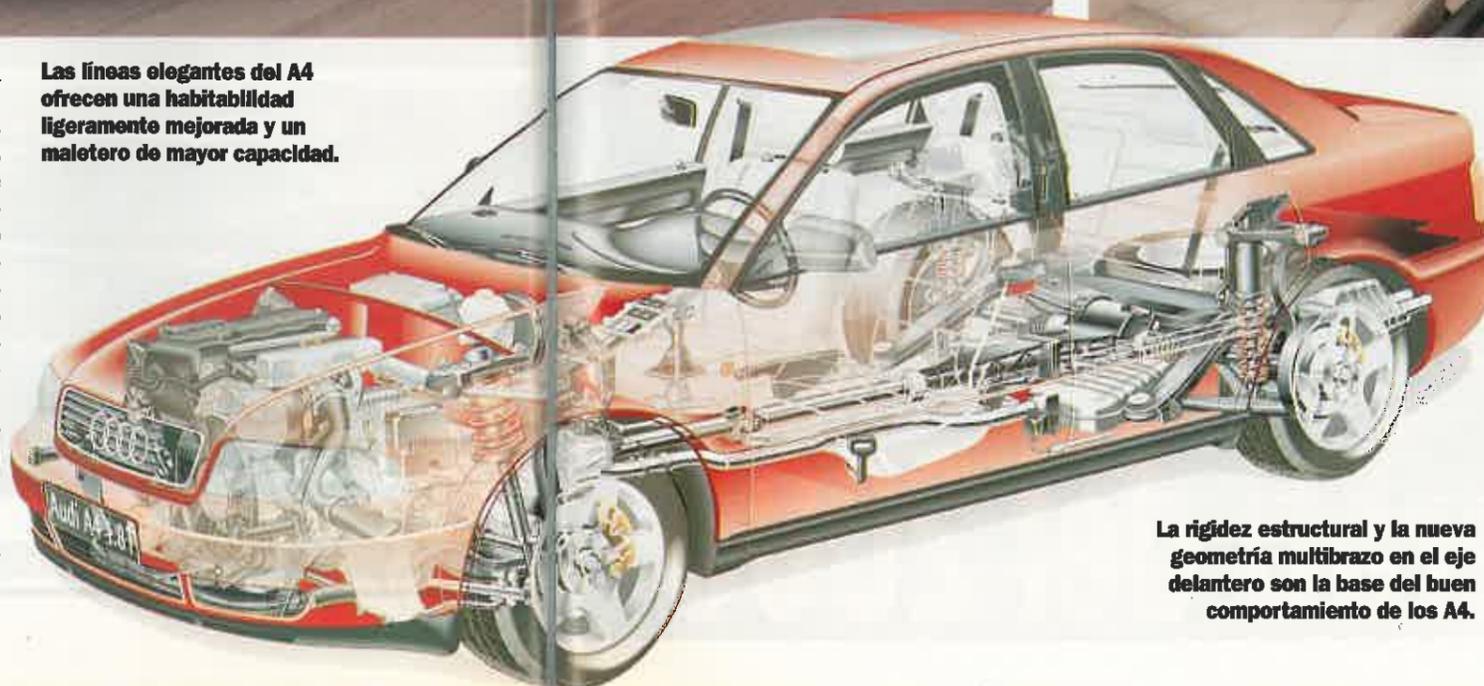
Nuevos motores de cinco válvulas por cilindro, nueva suspensión delantera multibrazo realizada en aluminio (prácticamente idéntica a la del A8), equipamiento de serie ligeramente aumentado, más maletero, un poco más de espacio para los pasajeros a lo ancho del habitáculo, nueva imagen y todo por el mismo

precio o en el mejor de los casos (en la versión TDi) incluso por menos.

El día 6 de enero estarán en los concesionarios las versiones de seis cilindros en V con 2,6 y 2,8 litros de cilindrada y el nuevo motor de cuatro cilindros y 1,8 litros con cinco válvulas por cilindro en versión atmosférica. Un mes más tarde llegará la versión turbo de este mismo motor, un interesantísimo modelo por el que se inclinarán los más jóvenes. Y en marzo ya se podrán adquirir los A4 TDi, la versión en la que más se ha ajustado el precio, siendo el A4 con el motor 1.6 la única versión que, por su escasa potencia, no se venderá en nuestro país.

Con un equipamiento básico muy similar al del actual 80, hay que destacar cuatro nuevas aportacio-

Las líneas elegantes del A4 ofrecen una habitabilidad ligeramente mejorada y un maletero de mayor capacidad.



La rigidez estructural y la nueva geometría multibrazo en el eje delantero son la base del buen comportamiento de los A4.

nes incluidas de serie en todos los modelos: un inmovilizador antirrobo, la regulación eléctrica de la altura de los faros, la columna de la dirección ajustable en altura y profundidad (hasta ahora el Procon-ten no permitía esta operación) y los apoyacabezas traseros.

El Audi A4 es un vehículo bien hecho, compacto y con una magnífica relación calidad-precio. La ganancia de espacio interior ha sido menos espectacular de lo anunciado y sólo el ancho del habitáculo, junto con el ligero aumento en la capacidad del maletero, merecen destacarse. El A4 Avant aparecerá en el '96 mientras que para la versión Coupé habrá que esperar al '97. ●

ANDRÉS MAS



Interior típico de la marca, con un sinfín de detalles exclusivos y lujosos.



El Quattroporte cuenta con un interior amplio. Los asientos delanteros tienen reglajes eléctricos.



QUATTROPORTE 2.0

El Maserati del 2000



El Quattroporte significa para Maserati el camino a seguir en la realización de sus modelos del siglo XXI, es un coche de concepción moderna y con una mecánica poderosa, pero conservando los rasgos típicos de la marca.



El diseño del Quattroporte es elegante y moderno. Comparado con otros modelos de la marca del tridente, el comportamiento es mejor y es más fácil conducirlo.



do de dos turbos y de intercooler es, por otro lado, el más potente de los dos: 287 caballos de potencia, frente a los 284 del 2,8, éste último tiene a su favor un par motor mucho más generoso.

Lo cierto es que el «pequeño» motor V6 de dos litros impresiona; sentados al volante basta acariciar el acelerador para que salga disparado como un misil. Sus dos turbos, de baja inercia, desde un régimen de 3.000 revoluciones por minuto, están dispuestos a ofrecer lo mejor

La marca del tridente está realizando cambios muy importantes en la elaboración de sus nuevos productos, buena prueba de ello es el nuevo Quattroporte, un vehículo con un diseño moderno, con detalles más cuidados y con el inigualable estilo de la mítica marca italiana, obra del diseñador Marcello Gandini, un modelo que marca la pauta de lo que serán los nuevos vehículos en un futuro próximo de esta marca. El proyecto Quattroporte nació en el 87 apoyado por Alejandro de Tomaso, pero después quedó apartado; ha sido el nuevo Director General de la marca, Eugenio Alzati, el encargado de relanzar el proyecto, que por fin se ha hecho realidad.

Del Maserati Quattroporte habrá dos versiones, las dos con mecánica V6, una de ellas de dos litros y la otra de 2,8. De las dos tuvimos ocasión de conducir la más pequeña, que sólo estará disponible en el mercado italiano, que debido a su cilindrada se beneficia de muchas ventajas fiscales. Este motor, dota-

de sí mismos, desde ese régimen de giro se llega al corte de inyección, situado cerca de las 7.000 vueltas en un suspiro, momento en el que el coche está lanzado a 260 kilómetros por hora. Otro aspecto en el que ha mejorado notablemente el Quattroporte, con respecto a otros modelos del fabricante italiano, es en comportamiento y en facilidad de conducción. Esto es debido a que han realizado un magnífico trabajo en las suspensiones, las traseras están derivadas de las utilizadas en Grupo A en Turismos. Además en opción se puede equipar este modelo con un sistema de ajuste electrónico con cuatro posiciones. Otro apartado muy bien resuelto es el sistema de frenos con discos de gran tamaño ventilados en las cuatro ruedas, complementado con un eficaz sistema ABS de origen Bosch.

En el interior del Quattroporte se respira la atmósfera de lujo y exclusividad característicos de la marca. Puestos al volante, encontrar la

FICHA TÉCNICA

MOTOR	QUATTROPORTE
Disposición	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.996
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. elect. + 2 T.
Compresión	7,6 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	287 CV/6.500
Par máximo / r.p.m.	36,9 mkg/4.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 6 marchas
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema(Del./Tras)	Disc.vent./Disc.vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Brazos tirados
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.515
Largo/ancho/alto (mm)	4.550/1.810/1.380
Capacidad del depósito (l)	80
Volumen del maletero (l)	-
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 1000 m. (s.)	25,9
Velocidad Máxima (km/h)	280
Consumo Urbano (l/100 km)	n. d.
A 90 km/h (l/100 km)	n. d.
A 120 km/h (l/100 km)	n. d.

postura más ideal es fácil gracias a los múltiples reglajes eléctricos que permite el asiento. En este sentido lo que menos nos gustó fue el volante, con el aro de madera, también en un coche con un diseño moderno choca el diseño barroco del reloj situado en el centro del salpicadero. Algo en lo que destaca muy favorablemente el nuevo Maserati es en sus dimensiones interiores, que ofrecen un interior espacioso, tanto para las plazas delanteras como en las traseras.

Este coche, que como hemos dicho anteriormente sólo estará disponible en Italia, se comercializará a un precio aproximado de nueve millones de pesetas, incluido el 19 por ciento de IVA. La opción de sistema de suspensiones eléctrico tendrá un precio aproximado de 150.000 pesetas. En lo que se refiere al Quattroporte 2,8 podría estar disponible en toda Europa en las próximas semanas.

TEXTO Y FOTOS: GIANCARLO PERINI

NO LLEVAR CASCO, TE PUEDE COSTAR CARO



Multa de hasta 15.000 ptas.

O CARÍSIMO.



Jose Vicente Pastor: No llevaba casco.



Ministerio de Justicia e Interior

RANGE ROVER 4.6 HSE Y 2.5 DT

EN LO MAS ALTO



A FONDO

Durante los últimos tiempos, el liderazgo del Range Rover entre los todoterreno de lujo estaba siendo cuestionado. La comercialización del nuevo Range ha puesto las cosas en su sitio y no queda la menor duda que el nuevo modelo se sitúa en lo más alto.

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

De la gama que se comercializa en España, hemos tenido la oportunidad de probar a fondo los dos modelos que incorporan motores nuevos, es decir el turbodiesel y el 4.6 de gasolina, mientras que el 4.0, que llegará a los concesionarios a partir enero o febrero de

RANGE ROVER 2.5 DT

VIRTUDES	DEFECTOS
Confort de marcha	Precio elevado
Equipamiento completo	Consumo elevado
Aptitudes para el campo	Peso en orden de marcha elevado

PRECIO: 7.100.000 PTAS.

RANGE ROVER 4.6 HSE

VIRTUDES	DEFECTOS
Prestaciones de primera	Precio elevado
Confort de marcha	Consumo exagerado
Aptitudes para el campo	Peso en orden de marcha elevado

PRECIO: 9.100.000 PTAS.

Motor 16
Prueba

1995, mantiene el mismo motor que el ahora denominado Range Rover Classic. El turbodiesel, que monta el motor BMW de seis cilindros, será, sin ningún tipo de dudas, el caballo de batalla comercialmente hablando, ya que las previsiones apuntan hacia unos 750 coches a lo largo del año 95, de los cuales la mayoría corresponderán a los turbodiesel que además de ser los más baratos, tienen un coste de funcionamiento más sensato. Lo primero que hay que dejar bien claro al probar estos coches, es que se trata de modelos totalmente nuevos. Es evidente la herencia estética, así como la utilización común de algunos elementos mecánicos. De hecho, la evolución que ha sufrido la mecánica del Range Rover, se aplicará también en otros productos de la marca.

Lo primero que se aprecia al examinar el Range Rover, es que se ha mejorado notablemente la habitabilidad. Aunque su diseño se ha redondeado y casi se podría decir que se ha *japonesizado*, se mantiene el aire de familia, pero con unas cotas más generosas. El nuevo modelo es más largo, más ancho y más alto que su predecesor, lo que da lugar a unas cotas interiores más amplias tanto delante como detrás. En el maletero se dispone de más de medio metro cúbico de capacidad con unas formas muy regulares y aprovechables. La versatilidad del maletero se ve incrementada por la posibilidad de abatir por partes el respaldo del asiento posterior, con lo que se llega a conseguir una capacidad de carga total de más de 1,6 metros cúbicos. La rueda de recambio va ahora debajo del suelo del maletero bajo una trampilla donde también se alojan las herramientas y el gato. El único inconveniente que tiene esta localización de la rueda de recambio es la dificultad que entraña sacarla de su alojamiento dado el elevado peso.

En el interior se ha obrado un importante cambio cualitativo, ya que tanto por equipamiento como por calidad de acabado el Range no tiene nada que envidiar de las berlinas de lujo. La llave de contacto es plegable e incorpora un dispositivo de mando a distancia de apertura de puertas y accionamiento de la alarma antirrobo. En el equipamiento de serie se encuentran ♦♦♦

La rueda de recambio se encuentra debajo del maletero oculta bajo una tapa. El único inconveniente reside en el propio peso de la rueda que dificulta la operación.





La capacidad en todos los terrenos de los nuevos Range Rover es sorprendente. La suspensión resulta muy eficaz aquí también.

elementos tales como el volante regulable en altura y profundidad, el doble airbag, climatizador automático y un largo etcétera, que en el caso de las versiones de gasolina se completan con asientos calefactables o de accionamiento eléctrico, como en el HSE.

Una vez salvada la altura propia de un todoterreno, nos encontramos con un acceso al interior fácil tanto en las plazas posteriores como en las delanteras. La posibilidad de reducir la altura del coche bajando la suspensión facilita en gran medida esta maniobra.

La posición al volante es buena y

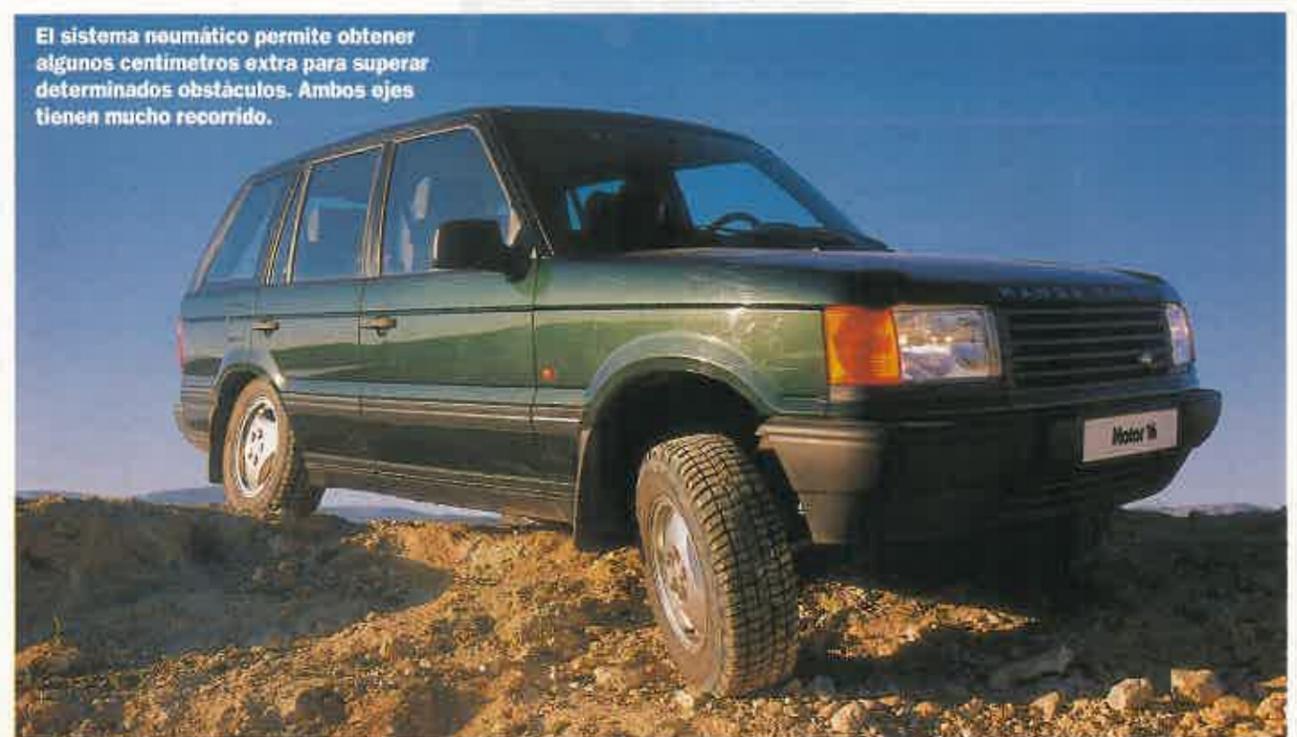
el aro y los pedales quedan, por fin, perfectamente centrados delante del conductor. La climatización, con salida independiente para las plazas posteriores es potente y fácilmente regulable y, en general en el interior se aprecia un excelente nivel de confort. En el 4.6 los asientos son de cuero lo cual realza todavía más el excelente nivel de equipamiento. La instrumentación es suficiente y se incorpora una pantalla donde se leen mensajes informativos tales como si alguna de las puertas se encuentra abierta, o alguna deficiencia de funcionamiento.

En cualquiera de los dos modelos

es destacable el elevado nivel de confort de marcha. En el diesel se consigue un nivel sonoro muy bajo, comparable al del coche de gasolina una vez que el motor ha llegado a su temperatura normal de funcionamiento. A alta velocidad, el ruido de rodadura y algunos silbidos de origen aerodinámico se hacen preponderantes. En cuanto a la climatización, hay que decir que es potente y está bien distribuida, pero el climatizador automático reacciona con lentitud a los cambios de temperatura exterior, por lo que algunas veces hay que recurrir a su utilización manual.



La suspensión neumática sube y baja la altura del vehículo en función de la velocidad o de las necesidades de cada momento.



El sistema neumático permite obtener algunos centímetros extra para superar determinados obstáculos. Ambos ejes tienen mucho recorrido.

En la mecánica, el aspecto más destacable de los nuevos Range Rover, es su suspensión. El sistema neumático marca la diferencia respecto a cualquier otro todoterreno, ya que confiere un equilibrio casi perfecto entre la utilización en carretera y fuera de ella. El microprocesador electrónico selecciona la altura en función de la velocidad para mejorar el comportamiento y el aplomo del Range cuando se circula por carretera o autopista a alta velocidad. Desde el puesto de conducción también se pueden seleccionar la posición extendida o de máxima altura, para superar obstáculos, o la

de acceso, que baja la altura del coche 6,5 centímetros por debajo de la posición normal para facilitar el acceso al mismo.

Ambos modelos tienen un andar fácil y seguro. La dirección resulta precisa y se mueve con facilidad, pero lo que destaca son los frenos. Parece mentira que coches que superan las dos toneladas de peso puedan frenar con tanta energía y seguridad. El sistema ABS es de serie en ambos y su funcionamiento sobre el asfalto es irreprochable. No es desconectable, pero hay que decir que su funcionamiento fuera de carretera es aceptable, aunque insisti-

mos que lo ideal sería poder desconectarlo para que el conductor pueda dosificar la frenada sin injerencias de la electrónica que no siempre es capaz de evaluar el tipo de terreno sobre el que se circula. Como parece poco probable que coches de siete y nueve millones de pesetas respectivamente vayan a sufrir solicitudes excesivas en una circulación todoterreno, se puede decir que el equilibrio conseguido en este aspecto por la marca británica es razonable.

El motor BMW turbodiesel, convenientemente adaptado a un todoterreno, funciona de maravi- ♦♦♦



En el interior la decoración es digna de coches de gran lujo, con inserciones de madera tanto en salpicadero como en la consola.

lla, aunque exige un funcionamiento un tanto alegre, sin dejarlo caer de vueltas. Por su parte, el V8 de 4,6 litros derrocha potencia y permite al Range Rover rozar los 200 kilómetros por hora. Es evidente que la evolución de este coche va dirigida a mejorar su comportamiento en carretera, pero no deja de sorprender las buenas aptitudes para el todoterreno considerando el peso y el tamaño de los vehículos. Las transmisiones, manual en el diesel y automática en el gasolina, no admiten reproches y es de agradecer la gestión electrónica de la caja automática. De hecho, para conseguir un funcionamiento alegre es casi imprescindible utilizar la posición Sport. En el turbodiesel, las relaciones cortas se engranan con sólo apretar un botón situado en el salpicadero, mientras que en el HSE, basta con desplazar el poco de la caja de cambios automática hacia la derecha para engranar la gama baja de marchas.

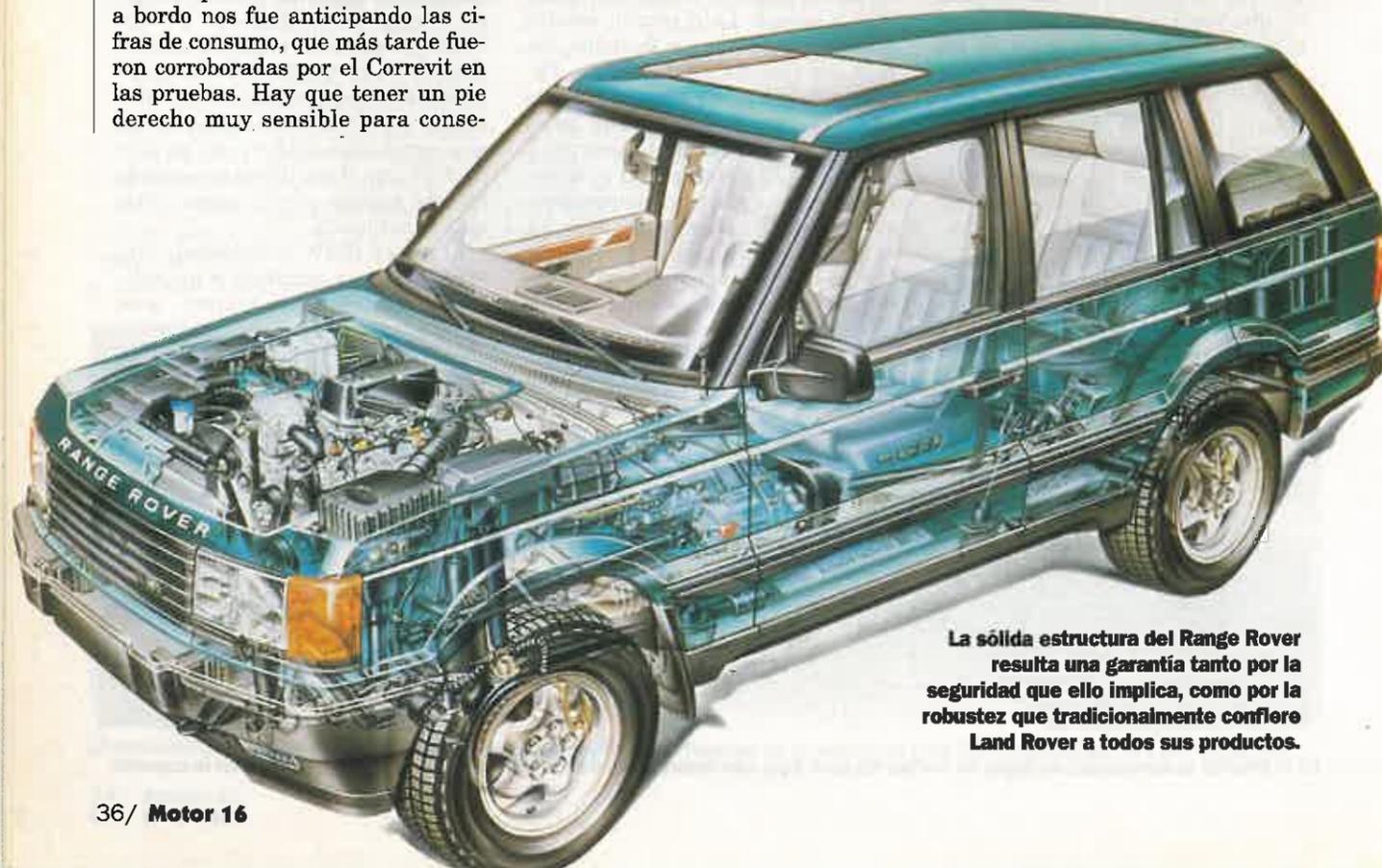
Ambos modelos tienen consumos de combustible elevados. Si bien en el DT están dentro de un orden dado el buen nivel de prestaciones conseguido, en el HSE las cifras resulta disparatadas. El ordenador de a bordo nos fue anticipando las cifras de consumo, que más tarde fueron corroboradas por el Correvit en las pruebas. Hay que tener un pie derecho muy sensible para conse-



guir bajar de 12 litros cada cien kilómetros, pero en cuanto se realiza una conducción despreocupada, la cifra sube hasta las proximidades de los 20 litros. En nuestras pruebas se ha obtenido un consumo medio de 17 litros cada cien kilómetros, cifra que sin duda requiere una cierta meditación. Con el turbodiesel se puede mantener el consumo en torno a los diez litros siempre y cuando no abusemos demasiado de las marchas cortas.

Sin lugar a dudas, los nuevo Range Rover han demostrado una clara evolución sobre su predecesor, aunque también se sitúa en un escalón de precios muy elevado respecto a sus competidores. La versión más sensata resulta la 2.5 DT que combina un buen andar con un funcionamiento no demasiado gravoso, sin ninguno de los inconvenientes tradicionales de las mecánicas diesel. En cuanto a la calidad y el equipamiento, el Range Rover ha establecido unos niveles dignos de berlina de gran lujo.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



La sólida estructura del Range Rover resulta una garantía tanto por la seguridad que ello implica, como por la robustez que tradicionalmente confiere Land Rover a todos sus productos.

RANGE ROVER / MEDIDAS

RANGE ROVER 2.5 DT	RANGE ROVER 4.6 HSE
<p>MOTOR Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.497 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,0 mm. Carrera: 82,8 mm. Compresión: 22,0 a 1. Potencia máxima: 134 CV (100 Kw) a 4.400 rpm. Par máximo: 27,5 mkg (270Nm) a 2.300 rpm. Alimentación: inyección electrónica indirecta y turbo. Combustible: Gasóleo.</p>	<p>MOTOR Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: árbol de levas central accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 4.554 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 94,0 mm. Carrera: 82,0 mm. Compresión: 9,34 a 1. Potencia máxima: 225 CV (166 Kw) a 4.750 rpm. Par máximo: 38,4 mkg (376,6Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto Lucas. Combustible: Gasoliona 95 oct. sin plomo.</p>
<p>TRANSMISION Tracción permanente a las cuatro ruedas con reductoras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,7 km/h.</p>	<p>TRANSMISION Tracción permanente a las cuatro ruedas con marchas reductoras. Caja de cambios automática de cuatro marchas con gestión electrónica. Velocidad en 1ª a 1.000 revoluciones por minuto: 12,5 kilómetros por hora. En 2ª a 1.000 rpm: 21,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 31,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 42,7 km/h.</p>
<p>DIRECCION Sistema: de cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 11,8 metros.</p>	<p>DIRECCION Sistema: de cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 11,8 metros.</p>
<p>FRENOS Delanteros: discos ventilados (297 mm de Ø). Traseros: Discos (304 mm de Ø). Sistema antibloqueo: Sí.</p>	<p>FRENOS Delanteros: discos ventilados (297 mm de Ø). Traseros: Discos (304 mm de Ø). Sistema antibloqueo: Sí.</p>
<p>SUSPENSION Delantera: Eje rígido delante y detrás, con sistema neumático de corrección de altura y dureza en función del uso y la velocidad. Barra Panhard detrás.</p>	<p>SUSPENSION Delantera: Eje rígido delante y detrás, con sistema neumático de corrección de altura y dureza en función del uso y la velocidad. barra Panhard detrás.</p>
<p>RUEDAS Neumáticos: 235/70 R 16. Llantas de aleación de 7 x 16 pulgadas.</p>	<p>RUEDAS Neumáticos: 255/65 R 16. Llantas de aleación de 8 x 16 pulgadas.</p>
<p>PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 2.115 kg. Capacidad del depósito de combustible: 90 litros.</p>	<p>PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 2.220 kg. Capacidad del depósito de combustible: 100 litros.</p>

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	2.5 DT	4.6 HSE
CIUDAD		
A 25,6 km/h de promedio	11,0	20,8
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,3	12,0
En conducción T.T.	18,4	24,3
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	11,6	14,4
A 140 km/h de cruceo	13,1	17,1
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	10,2	17,5
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	830	520

PRESTACIONES

	2.5 DT	4.6 HSE
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	166,5	192,6
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	20,2	17,9
1.000 m salida parada	37,1	32,5
De 0 a 100 km/h	16,5	11,0
Recorriendo (metros)	293	181
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,2	15,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	25,6	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,6	29,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	46,3	-
De 80 a 120 km/h en 4ª	13,8	7,7
recorriendo (metros)	388	220
De 80 a 120 km/h en 5ª	18,6	-
recorriendo (metros)	525	-

FRENOS

VELOCIDAD	2.5 DT	4.6 HSE
A 60 Km/h:	13,5	15,3
A 100 Km/h:	45,3	43,9
A 120 Km/h:	60,8	62,5

SONORIDAD

Medidas en Db	2.5 DT	4.6 HSE
Al ralentí:	53,7	51,0
A 60 Km/h:	64,7	65,3
A 90 Km/h:	67,8	68,2
A 120 Km/h:	72,0	72,0
A 140 Km/h:	74,5	74,4
A tope	77,2	78,5

COMPRADOR

Importador: Land Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	2.5 DT	4.6 HSE
Cuentavueltas	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO
Ordenador de a bordo	NO	SI
Cierre centralizado	SI	SI
Mando a distancia apertura puertas	SI	SI
Elevalunas eléctricos delanteros	SI	SI
Elevalunas eléctricos traseros	SI	SI
Retrovisores regulables a distancia	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI
Asiento post. abatible	SI	SI
Apertura del maletero desde el int.	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI
Climatizador automático	SI	SI
Salida de aire plazas post.	SI	SI
Techo solar	NO	SI
Llantas de aleación	SI	SI
Radiocasete	NO	NO
Alarma antirrobo	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
SEGURIDAD		
Airbag conductor	SI	SI
Airbag acompañante	SI	SI
Pretensor cinturones	SI	SI
Asiento para niños	NO	NO
Reposacabezas traseros	SI	SI

OPCIONES:

Caja de cambios automática (2.5 DT): 315.000 ptas.



ADQUISICION

RANGE ROVER 2.5 DT	RANGE ROVER 4.6 HSE
FINANCIACION. Entrada mínima: 1.775.000 ptas. Plazos: 48 de 152.297 ptas. Precio final aplazado: 9.085.262 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 50,51 ptas/km. Coste financiero: 117,09 ptas/km. Coste por km. Total: 167,60 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 501.170 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.	FINANCIACION. Entrada mínima: 2.275.000 ptas. Plazos: 48 de 195.198 ptas. Precio final aplazado: 11.644.491 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 70,49 ptas/km. Coste financiero: 150,07 ptas/km. Coste por km. Total: 220,57 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 621.569 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

UNA ESCUELA PERFECTA

JOVENES PILOTOS CON FUTURO

Juan Ibarra, de 16 años y Sergio Fombona, de 19 años, han sido formados en la Escuela ELF Renault del Circuit de Catalunya.



Sergio Fombona ha realizado el Campeonato de Fórmula Renault ELF Campus en Francia y aunque no obtuviera los resultados esperados, ha demostrado tener un enorme potencial como piloto.



Juan Ibarra ha realizado con gran éxito el Campeonato de Cataluña de Fórmulas, consiguiendo dos primeros y dos segundos puestos en sólo cuatro participaciones.



Radio Zaragoza

Ayuntamiento de Calatayud

SUS PATROCINADORES Y TODO EL EQUIPO DE LA ESCUELA ELF RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA LES DESEAN UN GRAN EXITO.



SEAT IBIZA GTi 16V

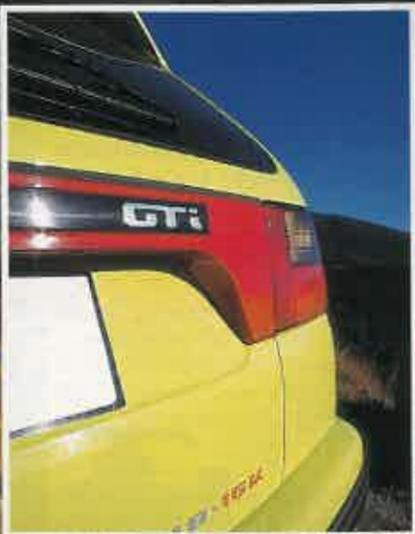
TODO UN CARACTER

Con un motor de 130 caballos de potencia, culata de cuatro válvulas por cilindro y hasta en color exclusivo, se presenta la versión más veloz y potente del Seat Ibiza.

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

siempre eran hombres las personas que se volvían para admirarlos. Es sorprendente que en esta ocasión sea un utilitario el que llame la atención y más extraordinario que sean las damas las que poseen sus miradas en un objeto con ruedas: el culpable es el color. Pero no se asusten si el tono amarillo kiwi no le gusta, dispone de otros colores.

Dos son las versiones que se venden del Ibiza GTi 16V. Una equipada absolutamente con todo: aire acondicionado, ABS, EDS (control de tracción), llantas de aleación, elevallas eléctricas, cierre centralizado, doble airbag, asiento del conductor y volante regulable en altura, faros para niebla, dirección asistida y hasta un radiocasete con seis altavoces. La otra, con



SEAT IBIZA GTi 16V

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Airbag anula guantera
Comportamiento bueno	Carece chivato reserva gasolina
Equipamiento completo	Rueda repuesto de emergencia

PRECIO: 2.655.400 PTAS.

menos equipamiento, prescinde del ABS, EDS y el airbag para el pasajero y cuesta 226.000 pesetas menos. El 16 válvulas, por el momento, sólo se comercializa con carrocería de tres puertas, pero los responsables de Seat no descartan la posibilidad de ofrecerlo en versión de cinco puertas si los usuarios lo reclaman.

El robusto chasis del Ibiza se mueve ahora con un potente motor de 130 caballos gestionados por un sofisticado sistema de inyección y encendido electrónico. A diferencia del Ibiza GTI de ocho válvulas, que monta el motor de dos litros Volkswagen de 115 caballos, el 16 es impulsado por un motor de 1,8 litros de respuesta muy viva. Es un motor que muestra todo su carácter deportivo al superar las 3.500 revoluciones por minuto. De todos modos, esto no quiere decir que el coche no tira hasta llegar a las 3.500 vueltas, todo lo contrario, empuja y muy bien. Lo que ocurre es que a partir de las mencionadas revoluciones el Ibiza anda como un tigre. Tanto en aceleraciones, como en recuperaciones, el Ibiza llega a superar a algunos GTI con mayor potencia declarada que se ofrecen en el mercado. Lo que no es este motor es ni silencioso ni ahorrador.

El buen rendimiento del motor se complementa con un comportamiento en carretera de primer orden. Además, la versión alta de este modelo equipa un control de tracción (EDS) que evita el patinamiento de una de las ruedas delanteras. El EDS actúa en combinación con el sistema antibloqueo de frenos, para frenar la rueda de más giro, o sea la que desliza.

Los aspectos criticables del Seat Ibiza GTI 16V se limitan a detalles de menor importancia como el que los apoyacabezas delanteros sean prácticamente inservibles por estar muy retrasados; que carezca de chivato de reserva de gasolina o que la rueda de repuesto sea de las de emergencia.



La versión más equipada del Ibiza 16 válvulas dispone de serie desde frenos ABS, EDS (control de tracción), aire acondicionado o un radiocasete con seis altavoces.

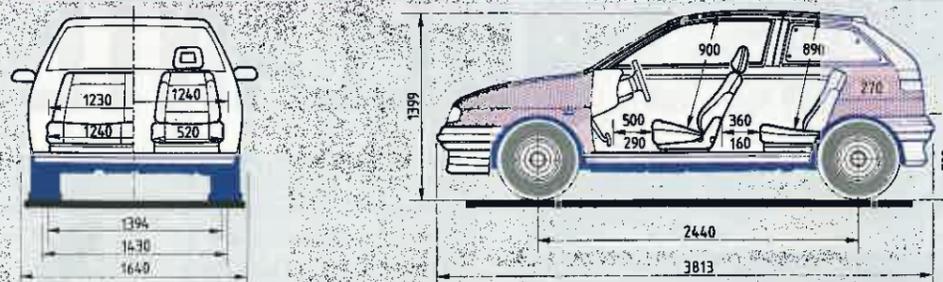


El motor de 130 caballos sorprende más por su empuje que por su potencia máxima. Consigue prestaciones mejores que algunos GTI con más caballos declarados.

S.G.P

FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 130 CV (95 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 16,5 mkg (162 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague monodisco en seco con mando mecánico y libre de amianto. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª: 14,1 km/h. En 3ª: 21,3 km/h. En 4ª: 28,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, servoasistida. Vueltas volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. ABS de serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo MacPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente de brazos longitudinales, barra estabilizadora y eje autodireccional.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de aleación de 6X14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.030 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	206
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,2
1.000 m salida parada	29,9
De 0 a 100 km/h	8,4
Recorriendo (metros)	135
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,7
De 80 a 114 km/h en 4ª	10,1
recorriendo (metros)	280
De 80 a 110 km/h en 5ª	13,9
recorriendo (metros)	391

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	11,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,3
En conducción rapida	13,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,4
A 140 km/h de cruceo	9,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	410

FRENOS

A 60 Km/h: 16,7 m.	A 100 Km/h: 41,3 m.
A 120 Km/h: 61,7 m.	

SONORIDAD

Al ralentí: 49,8 dB.	A 60 Km/h: 53,8 dB.
A 90 Km/h: 66,3 dB.	A 120 Km/h: 72,7 dB.
A 140K m/h: 73,5 dB.	A tope: 80,1

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Temperatura de aceite	●		
Termómetro de agua	●		
Reloj de carga batería		●	
Ordenador de abordo	●		
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. maletero desde el int.	●		
Aire acondicionado	●		
Climatizador automático	●		
Salida de aire plazas post.	●		
Techo solar	●		
Llantas de aleación	●		
Lavafaros	●		
Limpia luneta post.	●		
Faros antiniebla	●		
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●		
Airbag acompañante	●		
Pretensor cinturones	●		
Asiento para niños		●	
Reposacabezas traseros	●		

OPCIONES:
Cristales de color: 10.700 pesetas.

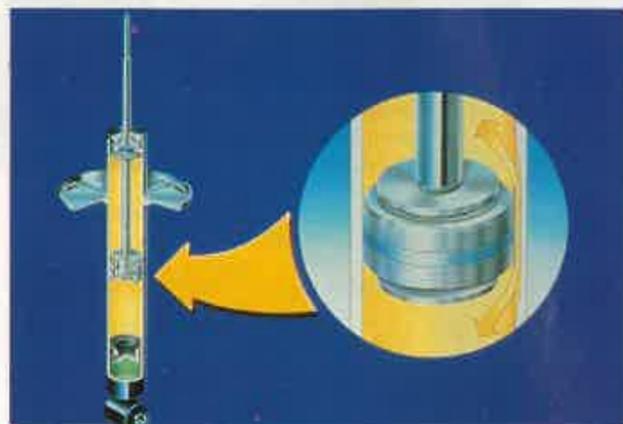
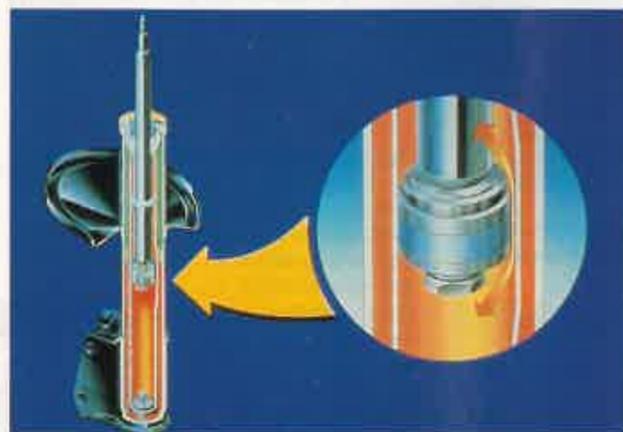
COMPRADOR

Fabricante: Seat S.A. Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.274 puntos de asistencia en toda España.

AMORTIGUADORES MONROE SENA-TRAC

UN PASO ADELANTE

Una nueva generación de amortiguadores ha sido presentada por uno de los líderes mundiales en la fabricación de estos componentes.



Amortiguar con mayor o menor firmeza determina el mayor o menor grado de confort o el mayor y menor grado de agarre del coche en curva. El tarado de los amortiguadores se movía hasta ahora en unos parámetros fijos; en un compromiso inalterable. Más confort, menos agarre y viceversa.

Para romper este compromiso, incrementando el confort sin perjudicar el agarre, sólo quedaba una solución: los amortiguadores de dureza variable y las llamadas suspensiones «inteligentes». Dejando de lado éstas últimas,

El paso del aceite por el lateral del émbolo permite que el amortiguador trabaje con menos esfuerzo.

lo cierto es que las suspensiones de dureza variable son caras y complejas, ya que recurren a circuitos hidráulicos y

NO son muchos los días en los que nos topamos con avances significativos en la industria de componentes. La verdad es que se producen incrementos continuos, pero pocas veces saltos cualitativos. Este es el caso de Monroe, que acaba de presentar una nueva generación de amortiguadores, bautizada Sensa-Trac y que aporta, sobre los amortiguadores convencionales, avances importantes.

La función del amortiguador, como su propio nombre indica, es la de absorber las oscilaciones que un elemento elástico (generalmente muelle, ballesta o barra de torsión) produce en los elementos no suspendidos del automóvil: la rueda, con todos sus componentes.



electroválvulas con mandos electrónicos. Los amortiguadores Sensa-Trac, con un ingenioso y sencillo dispositivo, ofrecen un eficaz sistema de dureza variable, que puede utilizarse en cualquier automóvil. Por ahora, se ofrecen sólo como amortiguadores de reposición, pero ya Volvo ha comenzado a montarlos en algunos de sus coches y pronto podrán aparecer

los Sensa-Trac como primer equipo.

La mayor o menor dureza de un amortiguador la determina la velocidad por la que pasa el aceite entre dos compartimentos. Una serie de válvulas regula esta velocidad de paso y un gas a presión ayuda a que los distintos compartimentos

de l
amortiguador ofrezcan mayor o menor resistencia a ser llenados o vaciados de aceite.

Los técnicos de Monroe han elaborado un cuerpo de amortiguador en que se han producido unos canales de paso del aceite que aumentan el flujo en las zonas de mayor frecuencia de oscilación. Con esto, el amortiguador es «blando» en la utilización más habitual del coche: buen pavimento y curvas poco pronunciadas. Cuando el amortiguador trabaja más intensamente, el émbolo ya no trabaja en esta zona de paso de aceite incrementado, por lo que se «endurece», reduciendo el confort, pero aumentando el agarre. Un sistema sencillo, eficaz y sin posibilidad de fallo, que parece inconcebible que hasta ahora no se le haya ocurrido a nadie y que suponemos estará protegido por patentes internacionales, porque parece lógico que un avance cuantitativo y cualitativo tan importante sea imitado por los competidores. Por si fuera poco, el incremento de precio, estimado en un 10 por ciento, no parece muy significativo. ●

J.M.C.

PROGRAMA MOSAIC: MAS LIGERO, MAS SEGURO



TRAS cuatro años de investigación y con un presupuesto total de 9.000 millones de pesetas, Renault y sus distintos socios han presentado las conclusiones de MOSAIC (Materiales Optimizados para una Estructura Automóvil Innovante en Diseño), un programa dentro del Proyecto Eureka dedicado a la investigación y desarrollo para el aligeramiento del chasis de los automóviles.

Los resultados obtenidos, tomando como base dos estructuras (una de acero y otra híbrida en materiales compósitos y aluminio), muestran un aligeramiento de un 10 por ciento si se utiliza acero y entre un 20 y un 25 por ciento en el segundo caso, aunque con un coste de fabricación mucho mayor.

Cuando en 1990 se puso en marcha MOSAIC, la marca del rombo se fijó como objetivo principal rebajar el peso de la estructura del automóvil puesto que las nuevas normas en materia de seguridad iban, y van, «engordando» el peso total del vehículo. En la actualidad, en cualquier coche que sale al mercado se anuncia que tiene un chasis reforzado, con barras de protección laterales y largueros más resistentes amén de *air-bag* u otras medidas de seguridad. Es decir, en diez años un mismo coche ha podido ganar 150 kilos entre la gama anterior y la nueva. Y la consecuencia inmediata: un mayor consumo.

Renault se

puso en marcha con seis fabricantes europeos, todos líderes en su campo, para afrontar con éxito el programa. Sollac, en materia de aceros; Ciba-Geigy, para el montaje por encolado; DSM, en los materiales compósitos del bloque delantero; Enichem y Montedison para la base de dichos materiales y Hydro-Aluminium en las aleaciones ligeras de aluminio.

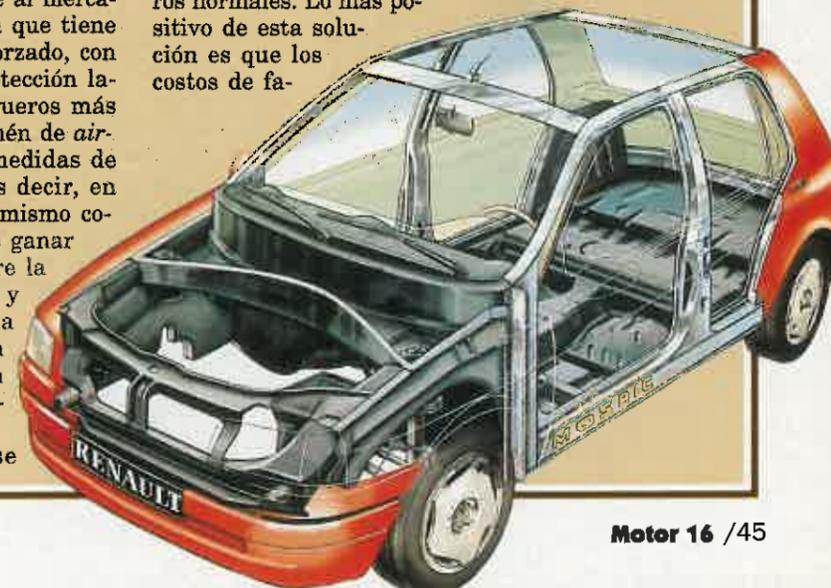
Sobre la base de un Renault Clio, el prototipo en acero consigue reducir el peso cerca de un 10 por ciento gracias a la utilización de chapas de alto índice de elasticidad más delgadas pero que ofrecen una resistencia superior a la de los aceros normales. Lo más positivo de esta solución es que los costos de fa-

bricación y de inversión no difieren mucho con relación a los actuales.

En cuanto a la versión híbrida de materiales compósitos y aluminio puede alcanzar hasta un 30 por ciento de aligeramiento, e incluso con mayor resistencia a los choques que el acero. La principal pega en este caso es que el coste es mucho más elevado. Una solución sólo rentable para grandes series (léase Audi A8).

Respecto a la utilización de las chapas de acero más finas a corto plazo, no hay, de momento, una respuesta de los responsables de Renault.

J.G.



El Bugatti Atlantic 57 SC está considerado como el obelisco de la elegancia del automóvil. Su estética virtuosa en la que la redondez de las líneas culmina con una obra sin igual, representa un ejercicio de estilo basado en una genialidad singular: la de Ettore Bugatti y su hijo Jean.

SON contados los casos en los que los herederos superan a los padres de toda una estirpe, y todavía más insólito resulta ver cómo el genio incomparable de Ettore Arco Isidoro Bugatti, encontró en la creatividad de su hijo Jean el autor del modelo más inigualable de cuantos salieron de la factoría de Molsheim. Se trata

BUGATTI ATLANTIC 57 SC



Bajo el imponente capó de este Bugatti se esconde un prodigioso motor de ocho cilindros en línea alimentado por compresor volumétrico.

El impresionante aspecto del Atlantic Tipo 57 SC exime de cualquier presentación. Su estética roza el delirio de una belleza sin igual combinada con la tecnología más avanzada de aquellos años.



ELEGANCIA EN EL TIEMPO

del Bugatti 57, en sus diversas versiones, todas ellas tan sorprendentes y geniales hasta el extremo de sentar un precedente histórico jamás superado y que por su hermosura fijó las relaciones entre padre y hijo.

Allá por los principios de 1934, en el seno de Bugatti existía una gran preocupación por la caída de las ventas de los modelos 46 y 49. Los continuos viajes de Ettore Bugatti a París para poner en marcha el proyecto de las locomotoras revolucionarias, había propiciado la promoción de su hijo Jean en los proyectos futuros, y sobre unos bosquejos de 1932, Jean realizó el Bugatti 57, un modelo destinado a subsanar las ventas de la fábrica. Así el Tipo 57 se presentó en el salón de París donde causó sensación por su insólita elegancia. Sin embargo, puertas adentro había ocurrido un gran problema entre padre e hijo: en una visita esporádica a la fábrica, Ettore vio que Jean para el Tipo 57 había diseñado unas suspensiones independientes con balistas para el tren delantero. Sin más razón que la tradición y la autocracia, el gran Ettore mandó destruir los planos y tampoco le pareció bien que Jean hubiese hecho un nuevo motor con 3.300 centímetros cúbicos de cilindrada, doble árbol de levas en cabeza, dos válvulas por cada cilindro, cámaras de explosión hemisféricas y eje contrarrotante para equilibrar las fases del cigüeñal. Al respecto de esto



BUGATTI ATLANTIC 57 SC

último, el gran patrón cerró un ojo y dio el visto bueno pero, en cuanto a la suspensión independiente, «rean de rean», se quemaron los planos.

Después de los primeros ensayos, el Tipo 57 se demostró preciso en la trazada, sumamente silencioso el motor, además de una insólita potencia y progresión en la aceleración y por último, tal y como ocurría con todos los Bugatti, los frenos eran potentes pero bloqueaban a la mínima.

Durante el primer año de producción, Bugatti pudo carrozar solamente el 70 por ciento de las Tipo 57 producidas, el resto se encargaron a Gangloff, Van Vooren, Letaurneur y Marchand.

El éxito valió una vez más a ceñirse sobre Bugatti gracias al Tipo 57 y más tarde al 57C en cuyo motor se había introducido la distribución por cadena y bajo pedido un compresor volumétrico Roots que permitía rozar los 200 kilómetros por hora. A la vista de los continuos éxitos comerciales, Jean Bugatti decidió crear una versión deportiva con chasis rebajado que denominó Tipo 57 S y que con la adopción del compresor pasó a llamarse 57 SC, modelo que aparece en este reportaje. Con el incremento de las prestaciones, al motor se incorporó el cárter seco, la parrilla fue acuñada de forma vertical y el puente de transmisión asomaba exageradamente en el interior del habitáculo debido a la nueva carrocería más baja. Tanto era la ilusión de Jean para medir en competición el tipo 57 SC que antes de presentarlo en el Salón de París, a finales de agosto de 1936 inscribió en el Tourist Trophy una unidad. Al



Las formas de este Bugatti han marcado tal hito en la historia que quien lo ha copiado mejor ha terminado copiándolo.



Los mandos de gran sobriedad se encuentran incrustados en la noble madera del nogal de las riberas del Loira.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Longitudinal frente a la marcha. Ocho cilindros en línea. Cilindrada total: 3.257 cc. Dos árboles de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 72x100 mm. Potencia máxima: 140 caballos a 5.000 revoluciones por minuto. Alimentación: Por compresor volumétrico Roots. Lubricación por cárter seco. **TRANSMISIÓN:** Cambio manual de cuatro velocidades, embrague monodisco en seco, transmisión posterior. **FRENOS:** A expansión con mundo mecánico. **SUSPENSIÓN:** Ejes rígidos con amortiguadores regulables desde el habitáculo y ballestas. **VELOCIDAD MÁXIMA:** 210 kilómetros por hora.

BUGATTI ATLANTIC 57 SC

margen de tener las tradicionales ballestas, en el 57 SC se utilizaron amortiguadores De Ron regulables desde el habitáculo, todo un reto tecnológico para la época.

Esta famoso chasis, que los devotos de Bugatti denominaron «rebajado» se acopló a la carrocería Atlante; sin embargo, el modelo más prestigioso del cual sólo se llegaron a fabricar tres unidades y de los que sólo quedados, fue el Tipo 57 SC Atlantic que gozaba del privilegio de tener la carrocería en metal ligero y un gran número de pequeños detalles exclusivos que recalcan su carácter singular e incomparable. Bajo estas connotaciones, nació el tipo 57 SC Atlantic que ya en la época estaba considerado un automóvil único, insuperable, de prestaciones prodigiosas y sobre todo, caracterizado por una belleza tan original como incomparable.

Sus formas redondeadas y ahiladas cuya estética se rompía por los «costurones» que marcaban el techo y los guardabarros, eran aditamentos estéticos que se veían reforzadas con soluciones tan futuristas como las puertas que con su forma ovalada irregular se prolongaban hasta comenzado el techo. En este mismo sentido elitista, el Tipo 57 SC ostentaba unas chocantes hileras de remaches pulidos a lo largo de los «costurones», que por encima de cualquier valoración representaban un toque genial y violento frente a

la línea estética envolvente del SC. Todavía hoy día, si se analiza detalladamente el 57 SC se comprueba que el concepto estético roza el delirio. Excepto las ruedas, los indicadores del salpicadero, hecho por cierto en nogal de las riberas del Loira, y los faros, en él no hay una sola forma que no esté armónicamente redondeada. Visto desde el frente y con las puertas abiertas, su línea estética conserva la uniformidad y la coherencia, asimismo, la tapa del vano para la rueda de reserva disimula su redondez con una fracción de «costurón» mecánicamente necesario para su rigidez, pero inútil en cuanto a la estructura de la carrocería.

Este prodigio de estética nacido de la imaginación de Jean Bugatti, poseía 140 caballos de potencia, alcanzaba los 210 kilómetros por hora y su poderoso motor de ocho cilindros en línea, todo él en aluminio, estaba decorado con el «martelito» característico de la marca y llevado a cabo a mano.

Por azar del destino, la singularidad del Tipo 57 SC no lleva la firma del gran Ettore Bugatti y de algún modo representa el desahogo de una rivalidad entre genios que va más allá de las leyes genéticas de la propia naturaleza. Ahora, arropado por la validez de la historia, embriagado de gloria y harto de admiración, sin precio para quien lo quisiera comprar, el Bugatti Tipo 57 SC representa la página más elegante de ese diálogo entre el hombre, la máquina y la estética en función de la velocidad.

GIGI CORBIETTA
FOTOS: P. VANNI



Pocos elementos hay redondos en este prodigio de diseño, solo las necesidades imperiosas de determinados componentes han lisurado la creatividad de los Bugatti.



Lucas con Mercedes Benz

LUCAS ha obtenido la aprobación incondicional de los ingenieros de Mercedes-Benz para el nuevo motor de arranque y de este modo ha logrado asegurarse ser suministradores de un importante volumen de equipos para 1995. A partir de ahora, Lucas suministrará el nuevo motor de arranque S-115, para aplicaciones industriales; un modelo desarrollado durante los últimos siete años y pensado para funcionar durante largos periodos de tiempo reduciendo el mantenimiento.



Premio periodístico Renault V.I. España

EL jurado del premio Periodístico Renault Vehículos Industriales España ha elegido como ganador de la undécima edición a José Luis Fernández Conradi, por los trabajos publicados en la revista «Transporte Mundial». Este premio tiene una dotación de dos millones de pesetas. El premio de Fotografía, dotado con un millón de pesetas, ha sido otorgado a Félix Soriano Escribano, por la obra titulada «En tránsito». Juan Ignacio Moltó, Secretario de Estado de Industria, hizo entrega de los premios a los ganadores.

de este año se habrán fabricado en China un total de medio millón de VW y Audi, fruto de las joint ventures Shanghai Volkswagen y FAW-Volkswagen. El «coche-familiar» en proyecto pretende satisfacer la creciente demanda privada en el país.

Slick 50 One Lube

ONE Lube es un lubricante multiuso ecológico que reduce la fricción y el desgaste, con una larga duración. Su química exclusiva, a base de teflón, permite su aplicación en sectores industriales, náutica, automóviles y bicicletas. Viene presentado como un aerosol ignífugo debido a la ausencia de propano y propelentes. One Lube, además, cuida el medioambiente, ya que es cien por cien reciclable.



Zip & Zip Bimodal

PIAGGIO presenta Zip & Zip, el primer scooter bimodal (con doble motorización, térmica y eléctrica) que se produce en el mundo en gran serie. El Zip & Zip, de 50 centímetros cúbicos, posee un grado de contaminación cero y está realizado en material reciclable. El paso de motor eléctrico a gasolina y viceversa es muy sencillo: basta con accionar, incluso en marcha, un interruptor colocado en el lado derecho del manillar.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: Elevación eléctrica 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	Dirac.	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
156 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 Lena	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	1.675.135	1.670	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	119	28,6	10,1	403,0								
ASIA MOTORS															
Roosta 2.2 DX T. Iona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Roosta 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	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	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	Serie
80 2.8 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 2.8 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	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 V6 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	4.950.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
A6 2.5 TDI 140 CV	5.300.000	2.461	140	208	9,9	8,4	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	162.000	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	5.392.000	2.461	115	190	11,4	6,7	479,7	Serie	128.000	Serie	Serie	Serie	Serie	160.000	Serie
Coupe 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 V6	4.856.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	58.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 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
Coupe 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
Coupe 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	Serie	(1) Serie
A-8 4.2 Quattro Tiptronic	10.769.000	4.172	300	250	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE															
Freccilmer 2 R I	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	64.369	Serie
Freccilmer TD T. Duro	3.825.316	2.443	116												

TELEFONOS DE EMERGENCIA

- ALFA ROMEO**
Tel. (91) 654 40 11
- AUDI**
Tel. (900) 13 21 32
- BMW**
Tel. (900) 10 04 82
- CITROËN**
Tel. (91) 519 13 14
- FIAT**
Tel. (91) 519 16 16
- FORD**
Tel. (900) 14 51 45
- HONDA**
Tel. (900) 30 80 80
- LANCIA**
Tel. (91) 450 13 50
- MAZDA**
Tel. (91) 597 21 25
- MERCEDES BENZ**
Tel. (91) 441 41 77
- OPEL**
Tel. (900) 14 21 42
- PEUGEOT-TALBOT**
Tel. (900) 44 24 24
- RENAULT**
Tel. (91) 556 39 99
- ROVER**
Tel. (900) 11 61 16
- SEAT**
Tel. (900) 35 03 50
- SKODA**
Tel. (900) 25 02 50
- TOYOTA**
Tel. (900) 33 03 30
- VOLKSWAGEN**
Tel. (900) 10 02 38

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Astra 4p GLS 1.6i 16V	2.356.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 4p GLS 1.6i Aut.	2.451.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 4p GL 1.7 DTL	2.156.000	1.700	68	164	16,0	6,2	423,9	32.000	(2)	(2)	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 4p GL 1.7 TD	2.292.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	32.000	(2)	(2)	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 4p GLS 1.7 TD	2.479.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	32.000	Serie	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.4i	1.985.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.6i 16V	2.121.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GLS 1.6i 16V	2.308.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GLS 1.9i Aut.	2.403.000	1.598	100	183	12,5	8,5	405,1	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.6i Carra.16V	2.223.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	150.000	32.000	(2)	(2)	46.000	166.000	60.000	Serie
Astra 5p Club 1.8i 16V Car.	2.616.000	1.799	115	195	10,0	8,4	427,8	150.000	32.000	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.7 DTL	2.108.000	1.700	68	164	16,0	6,2	405,1	32.000	(2)	(2)	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.7 TD	2.244.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	32.000	(2)	(2)	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GLS 1.7 TD	2.431.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	32.000	Serie	Serie	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Astra 5p GL 1.7 TD Caravan	2.386.000	1.686	82	168	14,5	6,5	427,8	32.000	(2)	(2)	Serie	Serie	166.000	60.000	Serie
Vectra 4p Merit 2.0i	2.515.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	168.000	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 4p Sport 2.0i 16V	3.265.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p CDX V6 2.5i	3.819.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p CDX V6 2.5i Aut.	4.011.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p GL 1.7 TD	2.749.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 5p Merit 2.0i	2.602.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	168.000	51.000	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Vectra 5p Sport 2.0i 16V	3.352.000	1.998	136	210	9,5	8,3	435,0	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p CDX V6 2.5i	3.906.000	2.498	170	233	7,8	9,7	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p CDX V6 2.5i Aut.	4.098.000	2.498	170	233	8,0	9,8	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p GL 1.7 TD	2.836.000	1.698	82	176	14,5	6,0	435,0	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	168.000	89.000	(3)
Calibra 2.0i	3.527.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V	3.640.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calib. Color Edition 2.0i 16V	3.690.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.5i V6 24V	4.058.000	2.498	170	237	7,6	9,6	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.740.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.0i 16V	3.879.000	1.998	136	210	11,0	9,2	479,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000	Serie
Omega CD 2.5i V6	4.610.000	2.498	170	223	9,5	9,9	479,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.5i V6 Aut.	4.820.000	2.498	170	218	11,5	10,1	479,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega MVB 3.0i V6	5.633.000	2.962	211	240	8,8	10,7	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega MVB 3.0i V6 Aut.	5.842.000	2.962	211	230	9,8	10,9	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.5 TD	4.272.000	2.497	130	200	12,0	7,9	479,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000	Serie
Omega 2.0i 16V Caravan	4.037.000	1.998	136	202	11,5	9,4	482,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000	Serie
Omega CD 2.5i V6 Caravan	4.768.000	2.498	170	215	10,0	10,0	482,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.5 TD Caravan	4.430.000	2.497	130	195	12,5	8,0	482,0	Serie	60.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000	Serie
Front. 3p Sport 2.0i T. Lona	2.780.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	Serie
Frontera 3p Sport 2.0i	2.831.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	Serie
Frontera 3p Sport SE 2.0i	3.008.000	1.998	115	157	14,3	11,0	404,0	43.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	Serie
Frontera 5p 2.4i	3.309.000	2.410	125	153	13,1	11,7	448,0	205.000	43.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000	Serie
Frontera 5p 2.3 TD	3.518.000	2.260	100	137	19,3	9,7	448,0	205.000	43.000	Serie	Serie	Serie	100.000	100.000	Serie
Monterey 3p RS 3.2i V6 24V	4.561.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 3p RS 3.1 TD	4.417.000	3.059	114	150	16,6	11,2	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 5p LS 3.2i V6 24V4	4.511.000	3.165	177	170	11,5	15,5	454,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Monterey 5p LS 3.1 TD	4.346.000	3.059	114	150	16,6	11,2	454,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

Nota: Opción (1): Paquete Eléctrico que incluye elevavolantes eléctricos delanteros y cierre centralizado: 59.000 ptas. Opción (2): Paquete Eléctrico que incluye elevavolantes eléctricos y cierre centralizado: 76.000 ptas. Opción (3): Paquete Exclusivo que incluye aire acondicionado, airbag para el conductor y radiocassete estéreo SC303: 250.000 ptas. Opción (4): Paquete Seguridad que incluye ABS y Airbag para el acompañante: 169.000 ptas. Opción (5): Paquete Óptico que incluye llantas de aleación, neumáticos 185/55 R 15, faros antiniebla delanteros y volante de cuero: 79.000 ptas.

PEUGEOT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
106 Kid 1.0 3p	1.205.000	954	50	150	19,2	6,4	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Midnight 1.1 3p	1.435.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Long Beach 1.4 3p	1.465.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 XT 1.4 3p	1.850.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Rallye 3p	1.639.000	1.294	100	190	9,3	8,3	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 XS 1.6 3p	1.669.000	1.587	90	180	10,4	7,3	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 XSI 1.6 3p	2.054.000	1.587	105	195	10,0	8,2	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 KID 1.1 5p	1.270.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Midnight 1.1 5p	1.500.000	1.124	60	165	13,7	6,6	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Long Beach 1.4 5p	1.530.000	1.360	75	175	11,4	6,9	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 XT 1.4 5p	1.915.000	1.360	75	172	13,1	7,2	356,4	167.200	25.600	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 XND 1.5 3p	1.524.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Long Beach 1.5 D 3p	1.536.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Midnight 1.5 D 3p	1.598.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 XND 1.5 5p	1.589.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Long Beach 1.5 D 5p	1.601.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 Midnight 1.5 D 5p	1.663.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
106 XTD 1.5 5p	1.937.000	1.527	58	155	16,9	4,9	356,4	25.600	Serie	Serie	Serie	Serie	163.900	60.100	Serie
2															



RANKING DE VENTAS POR MODELOS

NOVIEMBRE

M.A.

4	1	Opel Astra	4.785
7	2	Ford Escort	3.812
3	3	Peugeot 306	3.805
8	4	Renault Clio	3.518
1	5	Opel Corsa	3.400
5	6	Renault 19	3.353
2	7	Seat Ibiza	3.233
9	8	Ford Fiesta	2.950
9	9	Citroën ZX	2.601
12	10	VW Golf	2.079
14	11	Seat Córdoba	1.899
11	12	Fiat Punto	1.832
15	13	Citroën AX	1.613
10	14	Peugeot 106	1.603
10	15	Renault Laguna	1.503
19	16	Citroën Xantia	1.461
16	17	Renault Twingo	1.391
13	18	Peugeot 205	1.341
17	19	Ford Mondeo	1.221
23	20	Seat Toledo	1.217
27	21	Dacia Serie 3	963
20	22	Audi 80	937
22	23	Nissan Micra	923
21	24	F. Cinquecento	766
26	25	Opel Vectra	726
24	26	Rover Serie 300	703
23	27	VW Polo	636
29	28	VW Passat	586
25	29	Peugeot 405	548
28	30	Nissan Primera	513
40	31	Toyota Carina	454
32	32	Volvo Serie 400	445
33	33	Opel Tigra	424
32	34	VW Verito	407
35	35	Audi 100	398
30	36	Fiat Tempra	343
41	37	Mercedes 200	319
33	38	Fiat Uno	302
36	39	Opel Omega	294
43	40	BMW Serie 3	291
37	41	Rover Serie 600	290
42	42	Fiat Tipo	285
44	43	Seat Marbella	250
45	44	Honda Accord	245
43	45	Mercedes C	215
46	46	Hyundai Accent	212
49	47	Mercedes 300	211
41	48	Rover Montego	210
49	49	Volvo 850	195
39	50	Nissan Sunny	194

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Clio RN 1.2 5p	1.545.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	35.000	-	Serie	-	-	-	66.000
● Clio Ipanema 1.2 5p	1.555.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	35.000	Serie	Serie	-	-	-	66.000
● Clio RT 1.2 5p	1.713.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	35.000	Serie	Serie	-	-	-	66.000
● Clio Wind 1.4i 5p	1.605.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	-	Serie	35.000	-	-	-	-	66.000
● Clio S 1.4i 5p	1.605.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	165.000	35.000	Serie	Serie	77.500	-	-	66.000
● Clio Ipanema 1.4i 5p	1.820.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	165.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	66.000
● Clio RT 1.4 5p	1.890.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	165.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	66.000
● Clio RT 1.4 Aut. 5p	2.109.000	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	165.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	66.000
● Clio S 1.8i 5p	1.770.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	165.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	66.000
● Clio Baccara 1.8i Aut. 5p	2.895.000	1.794	95	180	12,1	9,1	370,9	-	35.000	Serie	Serie	Serie	160.000	-	Serie
● Clio RL 1.9 D 3p	1.555.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	35.000	-	-	-	-	-	66.000
● Clio RN 1.9 D 3p	1.685.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	35.000	-	-	-	-	-	66.000
● Clio Ipanema 1.9 D 3p	1.735.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	66.000
● Clio RT 1.9 D 3p	1.830.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	66.000
● Clio RL 1.9 D 5p	1.620.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	35.000	-	-	-	-	-	66.000
● Clio RN 1.9 D 5p	1.750.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	35.000	-	-	-	-	-	66.000
● Clio Ipanema 1.9 D 5p	1.800.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	66.000
● Clio RT 1.9 D 5p	1.895.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	66.000
● R19 RL 1.2 3p	1.605.000	1.171	60	150	16,0	6,9	416,2	-	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 RSI 1.8i 3p	2.390.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	169.000	35.000	Serie	Serie	Serie	169.000	-	71.500
● R19 RSI 1.8i 5p	2.575.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	169.000	35.000	Serie	Serie	Serie	169.000	83.000	71.500
● R19 RL 1.2 4p	1.765.000	1.171	60	150	16,0	6,9	424,8	-	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 Driver 1.4 4p	1.890.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	169.000	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 Adagio 1.4 4p	2.055.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	169.000	35.000	Serie	Serie	80.000	-	-	71.500
● R19 S 1.8i 4p	2.085.000	1.794	95	181	10,7	6,9	424,8	169.000	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 RTI 1.8i 4p	2.500.000	1.794	113	192	10,0	9,1	424,8	169.000	35.000	Serie	Serie	Serie	169.000	83.000	71.500
● R19 Driver 1.9 D 4p	2.015.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	-	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 Adagio 1.9 D 4p	2.180.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	169.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	71.500
● R19 S 1.9 DT 4p	2.435.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	169.000	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 S 1.9 DT 4p	2.435.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	169.000	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 RL 1.2 5p	1.765.000	1.171	60	150	16,0	6,9	416,2	-	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 Driver 1.4 5p	1.890.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	169.000	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 Adagio 1.4 5p	2.055.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	169.000	35.000	Serie	Serie	80.000	-	-	71.500
● R19 S 1.8 5p	2.085.000	1.794	95	181	10,7	6,9	416,2	169.000	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 RTI 1.8i 5p	2.500.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	169.000	35.000	Serie	Serie	Serie	169.000	83.000	71.500
● R19 Driver 1.9 D 5p	2.015.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	-	35.000	-	-	-	-	-	71.500
● R19 Adagio 1.9 D 5p	2.180.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	169.000	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-	69.000
● R19 S 1.9 DT 5p	2.435.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	169.000	35.000	-	-	-	-	-	69.000
● R21 TD Manager 4p y 5p	2.505.000	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	172.000	41.500	Serie	Serie	Serie	-	-	-
● R21 TD Manager 4p y 5p	2.835.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	172.000	41.500	Serie	Serie	Serie	-	-	-
● R21 TDX Broker 4p y 5p	3.225.000	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	172.000	41.500	Serie	Serie	Serie	172.000	-	Serie
● R21 Nevada RT Manager	2.550.000	1.721	95	170	11,1	8,8	464,4	172.000	41.500	Serie	Serie	Serie	-	-	-
● R21 Nevada RT Broker	3.140.000	2.165	110	189	10,5	9,8	464,4	172.000	41.500	Serie	Serie	Serie	172.000	-	Serie
● R21 Nevada RT Manager D	2.660.000	2.068	74	155	12,9	8,7	464,4	172.000	41.500	Serie	Serie	Serie	-	-	-
● R21 Nevada RT Broker DT	3.385.000	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	172.000	41.500	Serie	Serie	Serie	172.000	-	Serie
● Laguna RN 1.8i	2.285.000	1.794	95	180	13,9	9,4	450,8	189.500	41.500	29.750	29.750	-	-	-	Serie
● Laguna RT 1.8i	2.495.000	1.794	95	180	13,9	9,4	450,8	189.500	41.500	Serie	Serie	Serie	172.000	-	Serie
● Laguna RT 2.0i	2.660.000	1.998	115	200	11,9	9,4	450,8	189.500	41.500	Serie	Serie	Serie	172.000	-	Serie
● Laguna RXE 2.0i	2.985.000	1.998	115	200	11,9	9,4	450,8	189.500	41.500	Serie	Serie	Serie	172.000	82.500	Serie
● Laguna RXE 2.0i Aut.	3.204.500	1.998	115	190	12,8	10,1	450,8	189.500	41.500	Serie	Serie	Serie	172.000	82.500	Serie
● Laguna RTI 3.0i V6	3.445.000	2.963	170	220	8,6	12,6	450,8	189.500	41.500	Serie	Serie	Serie	Serie	82.500	Serie
● Laguna Baccara 3.0i V6	4.780.000	2.963	170	220	8,6	12,6	450,8	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
● Safrane RN 2.2 i	3.385.000	2.165	110	189	11,9	10,0	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RN 2.2 Si	3.965.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RT 2.2 Si	4.595.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RT 2.2 Si Aut.	4.827.000	2.165	140	196	11,9	11,0	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RT V6i	5.380.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RXE V6i	6.460.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RXE V6i Quadra	7.090.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane Baccara V6i	7.780.000	2.963	170	214	9,8	13,6	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane Biturbo Baccara	9.860.000	2.963	268	250	7,2	12,7	477,4	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RN 2.1 DT	3.965.000	2.068	90	177	14,9	7,4	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RN 2.5 DT	4.520.000	2.499	115	195	12,9	8,3	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Safrane RT 2.5 DT	5.195.000	2.499	115	195	12,9	8,3	473,6	172.000	57.500	Serie	Serie	Serie	229.000	-	126.000
● Alpine A-610 V6 Turbo	9.155.000	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
● Espace RN 2.2i	3.160.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	211.000	61.500	Serie	Serie	Serie	-	-	211.000
● Espace RN 2.2i Helios	3.160.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	211.000	61.500	Serie	Serie	Serie	-	-	211.000
● Espace RT 2.2i	3.845.000	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	211.000	61.500	Serie	Serie	Serie	-	-	211.000
● Espace RT 2.2i Quadra	4.465.000														

PRECIOS NUEVOS



TOYOTA

OFERTAS Carina E:
250.000 pesetas de descuento en todos los modelos. Este descuento es acumulable a las 80.000 pesetas de subvención del Plan Renove II.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Ibiza 1.6 16V GTi 3p.	2.429.400	1.781	130	210	9,1	9,7	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	127.900	Serie	87.400
● Ibiza 1.9 D CL 3p.	1.635.700	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	20.500	-	-	-	-	-	-
● Ibiza 1.9 D CLX 3p.	1.725.000	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	20.500	-	-	-	-	-	87.400
● Ibiza 1.9 TD GLX 3p.	1.972.000	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	-	48.000	87.400
● Ibiza 1.9 TD GT 3p.	2.184.000	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	127.900	Serie	87.400
● Ibiza 1.4i CL 5p.	1.474.300	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	-	20.500	-	-	-	-	-	-
● Ibiza 1.4i CLX 5p.	1.508.600	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	138.600	20.500	-	-	55.500	-	-	87.400
● Ibiza 1.4i GLX 5p.	1.799.100	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	55.500	-	-	87.400
● Ibiza 1.6i CLX 5p.	1.694.600	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	138.600	20.500	-	-	-	-	-	87.400
● Ibiza 1.6i S 5p.	1.743.600	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	138.600	20.500	-	-	-	-	-	87.400
● Ibiza 1.6i GLX 5p.	1.901.600	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Ibiza 1.8i CLX 5p.	1.814.600	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	138.600	20.500	-	-	-	-	-	87.400
● Ibiza 1.8i GLX 5p.	1.973.600	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Ibiza 1.8i GLX Aut 5p.	2.139.600	1.781	90	180	13,0	9,2	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Ibiza 2.0 GTi 5p.	2.293.000	1.984	115	198	9,3	8,6	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	127.900	Serie	87.400
● Ibiza 1.9 D CL 5p.	1.702.300	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	20.500	-	-	-	-	-	-
● Ibiza 1.9 D CLX 5p.	1.791.600	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	20.500	-	-	-	-	-	87.400
● Ibiza 1.9 TD GLX 5p.	2.038.600	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	-	48.000	87.400
● Ibiza 1.9 TD GT 5p.	2.251.000	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	138.600	20.500	Serie	Serie	Serie	127.900	Serie	87.400
● Córdoba 1.4i CLX	1.650.000	1.391	60	157	16,1	7,3	410,9	138.600	30.000	-	-	55.500	-	-	87.400
● Córdoba 1.6i GLX	1.807.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	138.600	30.000	-	-	-	-	-	87.400
● Córdoba 1.6i GLX	1.950.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	138.600	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Córdoba 1.8i GLX	2.066.000	1.781	90	182	11,7	8,2	410,9	138.600	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Córdoba 1.8i GLX Aut.	2.233.400	1.781	90	177	14,2	9,3	410,9	138.600	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Córdoba 1.8i GLX GTi	2.327.000	1.984	115	198	10,1	8,6	410,9	138.600	30.000	Serie	Serie	Serie	127.900	Serie	87.400
● Córdoba 1.8i 16V GTi	2.592.600	1.781	130	206	9,1	9,2	410,9	138.600	30.000	Serie	Serie	Serie	127.900	Serie	87.400
● Córdoba 1.9 D CLX	1.932.000	1.896	68	161	15,6	6,0	410,9	138.600	30.000	-	-	-	-	-	87.400
● Córdoba 1.9 TD GLX	2.163.000	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	138.600	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Córdoba 1.9 TD GT	2.291.000	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	138.600	30.000	Serie	Serie	Serie	127.900	Serie	87.400
● Toledo 1.8i GL	1.980.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	187.500	38.500	-	-	-	-	-	87.400
● Toledo 1.8i GL	2.215.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Toledo 1.8i GLX	2.430.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	-	66.700	87.400
● Toledo 2.0i GLX	2.678.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	-	66.700	Serie
● Toledo 2.0i GLX Aut.	2.910.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	-	66.700	Serie
● Toledo 2.0i GT	2.956.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Toledo 2.0i GT Aut.	3.187.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Toledo 2.0i GT 16V	3.080.000	1.984	150	215	9,5	9,0	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Toledo 1.9 D CL	2.182.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	187.500	38.500	-	-	-	-	-	87.400
● Toledo 1.9 TD GL	2.575.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	-	-	87.400
● Toledo 1.9 TD GLX	2.821.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	-	38.500	Serie	Serie	Serie	158.100	66.700	Serie

SKODA

● Favorit LX	925.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Favorit GLX	1.060.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Favorit GLX 70 CV	1.090.000	1.289	70	150	15,0	7,0	381,5	-	-	-	-	-	-	-	-
● Favorit Silver line	1.150.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5	-	-	Serie	Serie	-	-	Serie	-
● Favorit Black line	1.175.000	1.289	54	140	16,0	7,9	381,5	-	-	-	Serie	-	-	-	Serie
● Forman GLX	1.170.000	1.289	54	135	18,0	8,6	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
● Forman GLX 70 CV	1.200.000	1.289	70	150	15,0	7,0	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
● Forman Silver line	1.265.000	1.289	54	135	18,0	8,6	416,0	-	-	Serie	Serie	-	-	Serie	-

SUBARU

● Impreza 1.8 GL 16V 4WD	2.795.000	1.820	103	185	10,0	9,5	435,0	180.000	14.610	Serie	Serie	Serie	190.000	-	93.909
● Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	-	78.600
● Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	-	78.600
● Legacy 2.2 GX 4WD	3.151.390	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie	202.998	-	93.909
● Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.538.296	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie	202.998	-	93.909
● Legacy 2.0 Turbo 4WD	4.345.605	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	-	14.610	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
● Legacy 2.0 Turbo 4WD SW	4.692.404	1.994	200	220	7,0	14,0	460,0	-	14.610	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
● SVX 4WD Aut.	6.569.582	3.919	230	235	7,5	11,9	462,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie

NOTA: Los Subaru Legacy 2.2 GX 4W están disponibles con caja de cambios automática: 250.954 Ptas. NOTA: (1) Opción conjunta de Airbag y asientos tapizados en cuero: 405.482 Ptas.

SUZUKI

● Maruti 800 Sp	799.000	796	34	-	-	-	330,0	130.000	-	Serie	-	-	-	-	-
● Swift 1.0 GL	1.244.000	993	56	145	15,8	5,4	371,0	-	21.000	-	-	-	-	-	-
● Swift 1.3 GL	1.404.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	170.000	21.000	-	-	73.000	-	-	-
● Swift 1.3 GS	1.545.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	21.000	Serie	-	-	-	-	-
● Swift GTi 3p	1.891.000	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	170.000	21.000	Serie	Serie	73.000	-	-	-
● Swift Sedan 1.6 GLX	1.834.000	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	170.000	21.000	Serie	Serie	73.000	-	-	Serie
● Samurai III Techo Lona	1.029.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● Samurai III Techo Duro	1.133.000	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● Samurai III Techo Met.	1.092.000	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● Samurai 1.300 Techo Duro	1.524.340	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● Samurai 1.300 Techo Met.	1.484.000	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● Samurai 1.300i Techo Lona	1.555.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● Samurai 1.300i Techo Duro	1.626.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● Samurai 1.300i Techo Met.	1.585.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● Sam. 1.300 T. Duro Long B.	1.383.000	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● S. 1.300i T. Duro Long Body	1.521.000	1.298	69	125	19,5	9,0	401,0	-	21.200	-	-	-	-	-	-
● S. 1.300i T. Met. Long Body	1.613.000	1.298	69	125	19,5	9,0	401,0	-	21.200	-	-	-	-</		



ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/Dave 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RS 1.8 3p	1370	—	—	—	—
R-19 16V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 3p	1400	—	—	—	—
R-19 RL/Dave 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RV 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Dave 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Bax 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6 V	2120	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-21 TS	1200	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 TXE	1700	1440	1390	1160	990
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TX	1840	1570	1490	1260	—
R-21 GTI	1720	1460	1320	—	—
R-21 2.1 Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R-21 Turbo D	1590	1350	1220	1090	930
R-21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTS	1440	1230	1110	980	840
R-21 Nevada TXE	1780	1500	1350	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1190	960
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	860
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R-25 GTX	—	—	—	—	—
R-25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R-25 TXi	—	1980	1670	1510	1340
R-25 V6	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6i 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	—	1500	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 RV 2.2 i	2100	1800	1620	—	—
Espace RT 2.2 i	2580	2190	1970	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2750	2330	2110	—	—
Espace RVE V6 i	3130	2650	2410	—	—
Espace RV 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	880	730	660	—	—
114 S/Si 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTI	1080	910	830	—	—
214 S	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1080	990	890	—
216 S	—	—	—	470	420
216 Sprint	—	—	—	500	450
216 SE/EFI	—	—	—	580	420
216 Whesse	—	—	—	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	1050	—	—
416 GTI	1400	1180	1060	—	—
420 GTI	1560	1320	—	—	—
820 Si	—	1380	1220	1050	890
820 Si Nuevo	2330	1980	—	—	—
827 Sterling/Whesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	—	340	290
Metro MG	—	—	—	420	340

SAAB

MODELO	93	92	91	90	89
900	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1080
900S	2090	1710	1620	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	—	1070 920
900i 16V Cabrio	3140	2630	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2660	2250	1710	1440
9000 CS 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000i CDI 1.6V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000i Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SEAT

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L, Playa Sp. y Jun.	430	340	290	240	200
Marbella XL GL y GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc. Sp. y Soc. 0.9	590	530	440	410	340
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	550	460	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Sp. 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 SMI 1.5 3p	790	710	590	540	480
Ibiza Disc. Sp. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc. Sp. 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. Sp. y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc. Sp. y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Ibiza GL, GLX y Touring 1.2	—	520	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L, GL y Bn y Tour 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	680	620	520	400
Malaga LD y Touring D	—	620	480	360	280
Malaga GLD y GLD	—	680	610	400	310
Toledo 1.6 CL	1080	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	1870	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	730	—	—	—	—
Forman S Line	780	—	—	—	—

SUBARU

MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 16V Sedan	1440	1300	1190	—	—
Legacy GL 1.8 16V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2390	2000	1790	—	—
Legacy GL 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GL 2.2 SW 4WD	1960	1630	1450	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3540	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 1.0	—	1420	1140	1030	—
Celica 2.0 GT	—	1820	1310	1170	—
MR2	—	1980	1410	1270	—
Supra 3000	—	2240	1900	1710	—
Supra Turbo	—	2340	1990	1790	—
Supra Turbo	3130	2710	2440	—	—
Supra Turbo	3370	2950	2580	—	—
Camry	—	1140	970	880	—
Corolla 1.6	—	1190	1070	—	—
Celica 2.0 GT	2330	1980	1790	—	—
Celica Turbo 4x4	2750	—	—	—	—
Camry 1.6	1610	—	—	—	—
Camry GL 2.0	1800	—	—	—	—

VOLKSWAGEN

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Buggy 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 C 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	660	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 640	1120	960	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf CL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf CL 90 3p	1480	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 96 GTI 3p	1740	1490	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf CLD 3p	1330	1140	—	—	—
Golf GLTD 3p	1600	1370	—	—	—
Golf GTD 3p	1570	1300	—	—	—
Golf CL 60 5p	1150	970			

COMPRAR Y VENDER



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 instalaciones 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 carrocería totalmente nueva y un interior asombroso configuran el nuevo Eclipse. **VAROSA MOTORS** tiene esta novedad absoluta a su disposición. Ya en stock. Entrega inmediata.

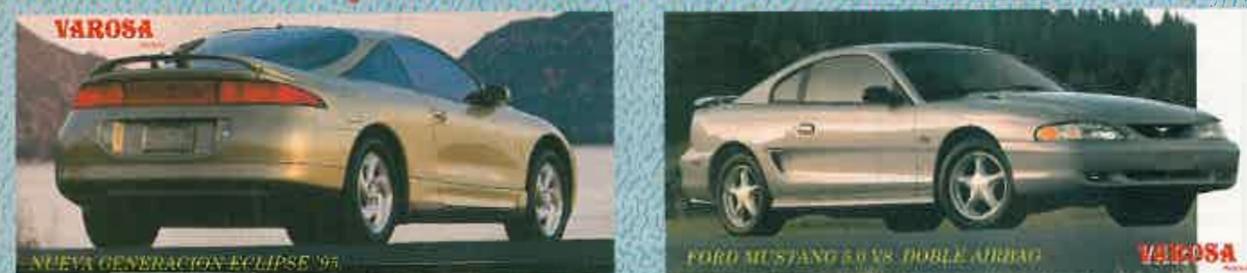
VAROSA MOTORS EN EXPOSICIÓN

- 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.



Motor 16

COMPRAR Y VENDER

BMW M3. Año 88. Negro metálico. Cuento negro. Techo eléctrico. 80.000 Kms. 1.800.000 ptas. Tel: 561 52 67.

BMW 520i. 24V. Negro metalizado. Techo. Aire. A matricular. 2.750.000 ptas. Tel: 562 06 02.

BMW 525i. Año 90. Pintura metalizada. Asientos deportivos. Aire. Elevalunas eléctricos. A matricular. 2.450.000 ptas. Tel: 562 06 02.

PORSCHE 911 Carrera Cabrio. Rojo. Cuero negro. Asientos Recaro. Aire. Equipo sonido. Perfecto estado. Pocos Kms. Tel: 561 52 67.

MERCEDES SL descapotable. Año 86. Cuero. ABS. Llantas. Cambio automático. Muy buen estado. 2.950.000 ptas. Tel: 562 06 02.

MERCEDES 500 SE. Año 92. Plata metalizado. Cuero negro. Doble airbag.

SAAB 9000 CD. Año 90. Full equipo. 1.750.000 ptas. Tel: 562 06 02.

AUDI A6 S4. Año 92. Absolutamente impecable. 3.950.000 ptas. Tel: 562 06 02.

TOYOTA Supra. Año 89. Color blanco. Cuero. Aire. Etc. 70.000 Kms. 2.250.000 ptas. Tel: 561 52 67.

FORD Escort Cabrio. Año 94. 6.000 Kms. Aire. Capota eléctrica. 2.200.000 ptas. Tel: 562 06 02.

DODGE Stheel 3.000 GT. Año 92. Full equipo. 19.000 Millas. A matricular. Precio interesante. Tel: 561 52 67.

BMW 850i A. Negro metalizado. Cuero negro. F/E. Perfecto estado. Tel: 562 06 02.

MAZDA 929. Año 93. Full. Perfecto estado. A matricular. 3.900.000 ptas. Tel: 562 06 02.

VOLKSWAGEN Golf VR6. Año 93. Color rojo. 2.600.000 ptas. Tel: 562 06 02.

COMPRAMOS automóviles urgentemente. Pago contado. Máximas tasaciones. Tel: 725 86 21/22.

BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca todos los

trámites a seguir, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 Pts. **IMPORT AUTOMOCION.** Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78. Seriedad.

MULTAS! Posible cancelación. Toda

ALFA 155 Q-4

M-OF GERENCIA 3.200.000 PTAS. TEL:690 60 21

España. Consúltenos Multitric. Tel: (968) 64 11 59. Fax: 64 11 78.

VOLKSWAGEN Escarabajo. Tel: 725 86 21/22.

¡ANUNCIESE HOY!

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 x 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 _____

Motor 16



COVA 81

**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 equipo. Verde metalizado. M-LF, sin entrada. Mes: 54.676 ptas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Nissan Vanette Combi 5 diesel practico. 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 (1.8). Elev. Cierre 5v. SP. M-NV. Mes: 16.485 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën AX 1.4 TZS. Elev. Cierre, llantas. M-IC. Precio total: 435.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën BX 19 TGS. Aire acondicionado, D/A, elevallunas, cierre. M-LG. Mes: 17.850 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Escort 1.6 Iny. Ghia. A/A. Elev. cierre. M-IJ. Mes: 13.125 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.8 D Diesel 5V. M-diesel practico. Blanco. JX. Precio total: 775.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Calibra 2.0 Iny 16V. Llantas, ABS, A/A, D/A, elev., cierre. M-MK. Mes: 41.475 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Mercedes 220E 16V. Iny. Airbag. ABS, climatizador, D/A. Nacional, M-OY. Precio total: 4.400.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Kadett 2.0 Iny GSI Cabrio. D/A, elev., cierre. Fin año 92. Mes: 28.875 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Opel Vectra 2.0 Iny. CD, A/A, D/A, elev., cierre. M-JN.

Mes: 22.785 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 205 Style. M-NJ. Precio total: 675.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 306 XR 1.4 Iny, elevallunas, cierre, 5p. M-PK. Mes: 28.350 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 405 GR. A/A, D/A, elev., cierre. M-MM. Mes: 28.350 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Peugeot 405 SRI 2.0 Iny. A/A, D/A, elevallunas, cierre. M-LN. Mes: 24.150 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Clio 1.9 D Diesel SV. M-MS. Mes: 20.475 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Clio 16V. D/A, elev., cierre. Año 92. Mes:

24.150 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault Safrane 2.2 Si Iny. Climatizado, Dirección asistida, elevallunas, cierre centralizado. M-OD. Precio total: 2.450.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 21 TI 2.0i. Aire acondicionado. Dirección asistida. Elevallunas eléctricos, cierre centralizado. M-IX. Mes:

17.325 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Renault 19 TXE Chamade. Elevallunas, cierre. Año 90. Mes: 18.690 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Seat Toledo 2.0 GLXi, ABS, Aire acondicionado, Dirección asistida, elevallunas eléctricos, cierre, M-PG, Mes: 40.425 ptas. 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****350 COCHES**

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

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	880.000
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

Canalcar**350 COCHES**

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

FORD SIERRA 2.0i 89 820.000
 CITROËN AX GT 92 360.000

SEAT Ibiza 1.2	88	425.000
CITROËN AX 1.4 TRS	88	425.000
SEAT Ibiza 1.2	88	425.000
CITROËN AX 11 THE	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
RENAULT FIESTA 1.6D	88	575.000
RENAULT 5 OASIS	91	590.000
CITROËN AX 1.4 TRS	90	590.000
OPEL CORSA 1.2 S	91	590.000
CITROËN AX CHALLENGER	91	590.000
FIAT UNO 45	90	590.000
CITROËN AX N.YORK	91	590.000
RENAULT 5 TL	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	89	675.000
CITROËN 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	88	690.000
OPEL KADETT 1.8S	89	690.000
OPEL CORSA CITY 3P	92	690.000
FIAT UNO 69	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 JOY	92	775.000
PEUGEOT 306 GTI	89	790.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
RENAULT CLIO 1.1	92	790.000

Canalcar**350 COCHES**

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

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 1.5 CLX	92	1.175.000
OPEL OMEGA 2.0i	89	1.175.000

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
RENAULT CLIO 1.8 D	94	1.275.000
RENAULT CLIO 16V	94	1.275.000
PEUGEOT 205 JUNIOR D	94	1.290.000
NISSAN VANETTE C. 3D	93	1.290.000
CITROËN ZX 1.4 AURA	93	1.325.000
RENAULT 21 GTD SP	93	1.325.000
PEUGEOT 106XT	93	1.325.000
SEAT TOLEDO 1.8D	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 1.6i 4P	93	1.375.000
FIAT TIPO 2.0i 16 V	93	1.375.000
PEUGEOT 106 XT 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 TXE NEVADA	91	1.575.000
CITROËN ZX 1.9 VOLCANE	92	1.650.000
OPEL VECTRA 2.0i CD	92	1.675.000
SEAT TOLEDO GT 2.1	92	1.675.000
VW GOLF GTI	91	1.725.000
VW GOLF GTI 16V	91	1.750.000
SUZUKI VITARA VXT2	93	1.775.000
FORD TRANSIT	93	1.790.000
PEUGEOT 405 GROT 1.7	92	1.795.000
PEUGEOT 405 GROT 1.9 INT	91	1.795.000
RENAULT 21 TD	91	1.795.000
ALFA ROMEO 165 2.0	93	1.850.000
AUDI 90 2.2i	91	1.875.000
OPEL KADETT CABRIO	93	1.875.000
RENAULT 18 16V SP	93	1.875.000
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	92	1.960.000
VW GOLF 1.9 TD	92	1.950.000

Canalcar**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 GROT 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 1.6 CLX	93	2.100.000

Canalcar

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

Canalcar**350 COCHES**

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

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	89	825.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	91	825.000

FIAT UNO 1.4i	93	925.000
FIAT TIPO TD	90	925.000
SEAT Ibiza 1.5 GLX	94	925.000
RENAULT CLIO 1.2	93	945.000
OPEL KADETT 1.8 I GT	93	945.000
RENAULT CLIO 1.2 SP	93	945.000
CITROËN AX GTI	93	960.000
PEUGEOT 309 AUTOMATICO	91	960.000
FORD ESCORT 1.3	92	990.000
RENAULT EXPRESS 1.2	93	990.000
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
CITROËN C15 PE	93	995.000
CITROËN C15 D MIXTA	92	1.050.000
SEAT Ibiza 1.5 SXI	93	1.050.000
CITROËN 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 ASA	94	1.100.000
VW OLF GTI 16V	88	1.190.000

Canalcar**350 COCHES**

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

Canalcar**350 COCHES**

LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

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 ADQUIRIÓ EL VEHICULO) A: MOTOR 16 HNOS. GARCIA NOBLEJAS Nº 41 (DPTO DE PUBLICIDAD), 28037 MADRID

Motor 16**Motor 16**



COVA 81



A. ARGUELLES

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

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDAD a la hora de Comprar su Automovil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
ALFA ROMEO	164 TURBO	92	55.000	CITROËN	ZX 1.6I 3P	92	32.000	OPEL	KADETT GSI 2.0	90	25.000
AUDI	80 2.8 E V6	92	85.000	CHEVROLET	CORVETTE LT1	92	137.000	PEUGEOT	205 D TURBO	92	35.000
AUDI	90	89	42.000	FIAT	UNO 70 SXI	91	24.000	RENAULT	ESPACE TXE	91	52.000
AUDI	90 2.3 E	90	42.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	38.000	RENAULT	ESPACE HELIOS 2.2	1 MES	78.000
AUDI	100 2.2i	90	56.000	FORD	ESCORT RS TURBO	88	22.000	RENAULT	R-21 TURBO	89	32.000
AUDI	100 2.3	91	67.000	FORD	ESCORT XR3i	92	38.000	ROLLS ROYCE	SILVER SPIRIT	85	220.000
AUDI	100 TURBO QUATTRO	91	46.000	FORD	ORION 1.6 CLX	91	24.000	TOYOTA	CAMRY V6 SX	93	80.000
AUDI	COUPE	89	47.000	HONDA	CRX VTI	93	80.000	TOYOTA	CELICA 2.0 GTI 16V	91	57.000
BMW	318 IS	92	62.000	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	TOYOTA	CELICA TURBO 4X4	92	80.000
BMW	325i	86	26.000	MASERATI	222SR BITURBO	92	87.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL 1.6	91	33.000
BMW	325i	87	62.000	MERCEDES-BENZ	230E	87	43.000	VOLKSWAGEN	GOLF GTI	91	38.000
BMW	325i X	87	37.000	MERCEDES-BENZ	300 D AUT.	91	96.000	VOLKSWAGEN	GOLF G-60	90	38.000
BMW	325i COUPE	94	100.000	MERCEDES-BENZ	300E 24V	90	98.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPE G-40	91	22.000
BMW	520i 24V	91	71.000	MERCEDES-BENZ	300 TE	86	80.000	VOLVO	360	86	15.000
BMW	525i 24V	91	75.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	86	47.000	JEEP	CHEROKEE 2.1 TD	90	54.000
BMW	628 CSI	80	38.000	MERCEDES-BENZ	300 SE	92	163.000	JEEP	WRANGLER 2.5 T.DURD	92	49.000
BMW	735i	85	25.000	MERCEDES-BENZ	500 SE	94	237.000	OPEL	FRONTIERA 2.4i	92	57.000
BMW	850	90	165.000	NISSAN	PRIMERA 2.0 SLX	91	34.000	OPEL	FRONTIERA 2.0 SPORT	93	55.000
CITROËN	BX TRD TURBO	88	26.000	NISSAN	SERENA SGX 2.0	1 MES	65.000	ROVER	RANGE ROVER	90	50.000
CITROËN	XANTIA 2.0 VSX	94	72.000	OPEL	CALIBRA 2.0 16V	91	49.000	TOYOTA	LAND CRUISER TD	92	140.000

Compramos Vehiculos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

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

352i Coupe. Año 94. Antracita. 3.900.000 ptas. Tel: (91) 549 57 58.

ARGÜELLES BMW 525i 24 válvulas. Año 91 Color Gris metalizado. 2.980.000 pesetas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Audi 100 2.2, año 1990. 1.880.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 316i, año 87, rojo. 875.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES BMW 525i 24 válvulas. Año 91 Color Gris metalizado. 2.980.000 pesetas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 316i, año 87, rojo. 875.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES Honda CRX 1.6 I. Año 94. 5.000 Km. 3.150.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES Citroën ZX 1.6 I Avantage. Año 93. 1.250.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Fiat Tipo 16V. Rojo. Año 90. 950.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Jaguar 3.6 Sovereign. Año 87. Verde metalizado. 2.800.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Jeep Wrangler 2.5. Año 92. Rojo. 1.875.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes 300 Familiar. Año 87. Full. 2.800.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

ARGÜELLES Opel Senator 3.0 E. Full equipo. Año 81. 590.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Peugeot 205 D Turbo. Blanco. Año 92. 1.275.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Toyota Celica 2.0 GTI 16V. Año 91. Blanco. 2.375.000 ptas. Tel: (91) 549 64 71.

VENECIA S.A. Renault 21 TDX. Full equipo, 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 equipo. 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 equipo. 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 equipo M-NW, sin entrada. Mes: 38.522 pesetas. Tel: 528 57 07.

VENECIA S.A. Volkswagen Golf G-60. Full equipo, color blanco. M-LJ. sin entrada. Mes: 37.280 ptas. Tel: 528 57 07.

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



C/ FERROCARRIL 39
TLFNO.: 91-528 57 07
MADRID

Motor 16



COVA 81



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

AUDI 90 2.2. AÑO 89. 1.490.000 PTAS.
AUDI 100 CD. AÑO 88. 990.000 PTAS.
BMW 325 CABRIO. TECNICA M. MD91. 3.400.000 PTAS.
FIAT UNO TURBO. AÑO 92. 850.000 PTAS.
FORD ORION 1.6 GHIA. A/A. M-KV. 890.000 PTAS.
LANCIA DEDRA INTEGRAL. AÑO 92. 2.100.000 PTAS.
MERCEDES 260 E. AUT. A/A. MD 91. 2.950.000 PTAS.
MERCEDES 260 E. AÑO 88. 2.475.000 PTAS.
MERCEDES 300 SE. AÑO 90. 3.690.000 PTAS.
MERCEDES 300 E. AÑO 91. 3.650.000 PTAS.
OPEL KADETT 1.8 I, A/A, 4 P. AÑO 88. 690.000 PTAS.
OPEL CALIBRA 16 V., AÑO 92. 1.990.000 PTAS.
RENAULT 21 GTD. AÑO 90. 1.100.000 PTAS.

RENAULT 21 TXE, ABS, A/A, AÑO 89. 1.150.000 PTAS.
RENAULT 21 GTS, A/A. AÑO 90. 5P. 950.000 PTAS.
RENAULT 19 TXI, A/A, D/A, E/E, C/C. AÑO 90. 970.000 PTAS.
RENAULT 5 FIVE. 5 PUERTAS. AÑO 89. 450.000 PTAS.
SAAB 9000 | 2.0 16V. AÑO 90. 1.390.000 PTAS.
ALFA ROMEO 75 2.0. AÑO 87. 590.000 PTAS.
BMW 320 I. AÑO 87. 890.000 PTAS.
CITROËN BX 19 TRS. A/A. AÑO 87. 690.000 PTAS.
FORD ESCORT 1.6. AÑO 90. 590.000 PTAS.
FORD 1.3 GHIA. AÑO 87. 375.000 PTAS.
FORD SCORPIO 2.9GHIA. A/A. D/A.LL.C/C. 350.000 PTAS.
MERCEDES 300 E. AUT. A/A. 90.TECHO. 3.690.000 PTAS.
OPEL CORSA 1.2 ST. AÑO 84. 250.000 PTAS.

OPEL CORSA 1.2 S. AÑO 88. 450.000 PTAS.
OPEL OMEGA 2.0 I. AÑO 88. 890.000 PTAS.
PEUGEOT 505 GTD. A/A.LL.E.E.C/C. AÑO 94. 350.000 PTAS.
PEUGEOT 205 GTI. AÑO 89. 775.000 PTAS.
PEUGEOT 205 GT. AÑO 86. 390.000 PTAS.
RENAULT SUPER 5 GTL. AÑO 89. 460.000 PTAS.
RENAULT 11 GTD. AÑO 87. 290.000 PTAS.
RENAULT 18 FM. AÑO 81. 250.000 PTAS.
ROVER 2.600 S. AÑO 84. 425.000 PTAS.
SEAT IBIZA 1.2. AÑO 88. 390.000 PTAS.
SEAT IBIZA 1.2 DISCO. AÑO 89. 450.000 PTAS.
VW PASSAT CL 1.6 D. AÑO 87. 490.000 PTAS.
VOLVO 440 TURBO. FULL. AÑO 90. 1.470.000 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. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

año 90. Garantía un año. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Audi 100 CD, año 88. 990.000 ptas. Garantía 6 meses. 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 BMW 325 cabrio, técnica moderna, modelo 91. Garantía un año. 3.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Orion 1.6i Ghia, A/A, M-KV. 890.000 ptas. Garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Citroën XM V6. cuero,

GARCIA PROL Ford Orion 1.6, año 86. Garantía 3 meses. 390.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Lancia Dedra Integral. F/E. Año 92. Garantía un año. 2.100.000 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 300E, A/A, LL, Aut, 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 Mercedes 300 E, año 91. Garantía un año. 3.650.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AUTOS FERNANDEZ

SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS EN STOCK

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

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

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

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

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

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

MARCENADO 50

Importación de Automóviles

NUEVOS Y USADOS (TODAS LAS MARGAS)

Gran stok en Mercedes BMW y Todo Terreno

Parking para clientes

Tel.: 91- 416 66 34

Fax : 91 - 416 68 01

Motor 16

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

Motor nuevo. Todo legalizado. Tel: (93) 323 07 22.

OPORTUNIDAD

Rover 827 Si, nuevo, garantía Rover. M-PM. 3.750.000 ptas. 552 56 79. Weekend 850 04 07.

VENDO

Triumph TR7. Techo abierto de lona. 800.000 ptas. Admito cambio. Tel: (96) 557 02 66.

BMW 325i. Modelo nuevo, blanco. Año 1991. A/A. ABS. Llantas. C/D. Perfecto estado. 2.500.000 ptas. Tel: 908-69 65 90.

1991. Rojo. AA. ABS. CC. Perfecto estado. 1.500.000 ptas. Tel: 908-69 65 90.

RONDA Crono 2.000, 160 CV. Abarth. Tope extras.

BMW 735i autom. Full equipo. 65.000

Sólo usted sabrá que su coche no es nuevo.

Modelo	Año	Precio Nuevo	Precio Oferta
600 SE	92	18.622.000.-	9.800.000.-
500 E	92	15.075.000.-	8.300.000.-
300 CE	91	9.000.000.-	4.500.000.-
300 SE	87	8.652.000.-	2.400.000.-
300 TE 24V	91	10.022.000.-	5.800.000.-
260 E	86	5.894.000.-	2.200.000.-
BMW 750 IL	89	12.500.000.-	3.800.000.-
BMW 850 I 6V	92	14.000.000.-	6.900.000.-
Porsche 968 CS	94	8.100.000.-	4.800.000.-
Jaguar XJRS 6.0	91	12.600.000.-	4.900.000.-

► Todos estos vehículos están garantizados por Mercedes-Benz. Durante un año ó 6 meses para vehículos con un máximo de 6 años de antigüedad. Sin límite de kms. durante el periodo de garantía. Y con asistencia completa, auxilio y remolque sin coste adicional alguno. ► Además, usted contará con la asistencia de la Red Oficial Mercedes-Benz para cualquier eventualidad.



Mercedes-Benz

SACAI

Agencia Oficial Mercedes-Benz
Nuñez de Balboa, 3. Tel: 435 11 83. 28001 MADRID.

Motor 16

• PARA SU SEGURIDAD • Y LA DE LOS DEMAS

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

4º AÑO
En DICIEMBRE de M-4394-LT a M-9453-LU

5º AÑO
de M-8548-KM a M-6978-KP

Si no cumple con esta obligación puede ser objeto de sanción por las autoridades competentes.



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



Km. 3.000.000 ptas. Impecable. Tel: 534 90 90.

PEUGEOT 205. Automático. Gris metalizado. 70.000 Km. Como nuevo. 700.000 ptas. Tel: 815 53 04.

PARTICULAR Mercedes 300 CE. 1990. Todos extras. 130.000 Km. Impecable. 4.000.000 ptas. Tel: (91) 350 11 57.

ATENCION Auto Exclusiv Alemania, con agencia en Barcelona, con 40 coches en stock. Todo terreno 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.

¡COMPRAMOS! Ferrari, Porsche, Mercedes. Sólo coches perfecto estado de conservación. Tel: (93) 410 73 13. Fax: (93) 410 72 31.

¡COMPRAMOS! VW Polo, Opel Corsa, Ford Fiesta, Fiat Punto. Nuevos y coches de alquiler. Máximo 2 años de antigüedad. Tel: (93) 410 73 13. Fax: (93) 410 72 31.

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

OPEL Monterey 3.1D LS. 5p. Año 93. 27.000 Km. Estribos, bandeja trasera. Venta por enfermedad. 3.600.000 ptas. Tel: 719 43 63.

RUSKA Regina. Blanco, descapotable, precioso. Motor VW 1.300. 10.000 Km. 2.350.000 ptas. Tel: (93) 218 11 97.

CORVETTE Urge vender. Particular. Full equipo, extras, M-LY. 2.400.000 ptas. Tel: 359 49 38. Victor.

GOLF Cabrio, Mo-mo, Recaro, Alpine. Facilidades de pago. Tel: 605 49 68

COMPRAR Y VENDER

YAMOVIL Audi 80 2.6 E V6. Año 93. Granate metalizado. F/E. Garantizado. 2.950.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Audi Coupé 20V. Año 90. Gris metalizado. F/E. Muy cuidado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroën Xantia 2.0 16 V. Año 93. Verde metalizado. F/E. Garantizado. 2.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Fiat Tipo 2.0 16V. Año 92. Gris. F/E. Garantizado. Como nuevo. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford

Mondeo 2.0I Ghia. Año 94. Verde metalizado. Máximo equipamiento. Pocos Km. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Scorpio Cosworth 24 V. Año 92. Azul metalizado. Automático. F/E. Garantizado. 2.750.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Jeep Cherokee Limited. Año 92. Granate. A/A y demás extras. Garantizado. 2.650.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 300 TD, 7 plazas. Año 91. Blanco. F/E. 3.850.000 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 Opel Astra GSI 16V. Año 92. Blanco. Full equipo. Garantizado. 2.080.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

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

YAMOVIL Volkswagen Golf Cabrio Quartet 1.8. Año 93. Rojo. Extras. Garanti-

zado. 2.150.000 Ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Volvo 480 S. Año 93. Negro metalizado. Completo de extras. Garantizado. Oportunidad única. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Saab 9000 Turbo Airflow 3. Año 91. Gris metalizado. F/E. Garantizado. Oportunidad única. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 520i 24V. Año 91. Verde metalizado. Completo de extras. Garantizado. Buen precio. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Laguna 2.0i RXE.

Año 94. Gris metalizado. F/E. Pocos Km. Garantizado. Oportunidad. Tel: 565 20 00.

MERCEDES 300 W123, gasolina y diesel, varios modelos, berlina y familiar. Desde 700.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN XM 2.0 Grand Luxe. Suspensión hidractiva, climatizador. Año 92. Perfecto. Blanco. 38.000 Km. Muy buen precio. Facilidades. Posible cambio. Tel: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GTD Turbodiesel. Buen estado. 750.000 ptas Ptas. Tel: 725 86 21/22.

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

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.

Si, 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 _____ 15.500 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



Ha perdido caballos

TENGO un Lancia Delta 2.0 LS 16V, el primero que llegó de esta cilindrada a España, o al menos eso me dijeron en el concesionario donde lo compré: Thema Motor el 1 del 9 del 93. Pero tengo algunas dudas. Según el libro de mantenimiento y características mi coche cuenta con 142 caballos de potencia, sin embargo hasta el nº 573 de vuestra revista contaba con ellos pero a partir del nº 574 cuenta con 139 caballos. Se trata de un error de imprenta o es que han rebajado la potencia.

En el nº 576 hacéis una comparativa, «Los más GTi» pero no está mi coche. Si todos son dos litros y 16V y las características y longitud son afines ¿Por qué falta el Delta?

Me gustaría que me explicáseis por qué mi coche gasta un cuarto de litro de aceite cada 100 kilómetros según pone el libro, es común a todos los 16V.

JOSE LUIS VELASCO
MADRID

R.- Los técnicos de la marca italiana han pretendido ganar elasticidad, por eso han trabajado sobre el software de la centralita de inyección para conseguirlo. El resultado es una ligera pérdida de

potencia pero también una ligera ganancia en poder de recuperación y en consumo. El «nuevo» Delta acelera un poco pero el suyo pero se recupera mejor. Efectivamente este modelo encaja a la perfección en el cuadro de características que exigíamos en la comparativa pero dimos prioridad a los más vendidos. Así, además del Delta se quedaron fuera otros vehículos perfectamente válidos y, sin duda, brillantes.

Respecto al consumo de aceite creemos que usted se ha equivocado al poner lo que gasta, es imposible que consuma un cuarto de litro cada 100 kilómetros,

debe ser cada 1.000 kilómetros. Esa cifra está dentro de lo que la fábrica anuncia como normal. Prácticamente todos los coches nuevos gastan aceite hasta que las piezas del motor se asientan definitivamente, principalmente los segmentos.

Zapatos nuevos para el ZX

TENGO un ZX 1.6 y ya va siendo hora de cambiarle los neumáticos. Tengo claro que existe un descontrol general sobre este tema. La gente no sabe qué poner, dónde poner y cómo poner. Que si unos alargan el desarrollo y el coche anda menos, que si otros son demasiado grandes para ese coche que si otros se agarran muy bien en agua y luego en seco suenan mucho. No quiero meterles en un lío y me imagino que una respuesta que contestase por completo mi pregunta daría lugar incluso a una prueba a fondo de unas cuantas marcas. Sólo quiero saber esto: 1º: ¿es conveniente cambiar de medida? realizo una conducción normal. 2º: ¿con-

viene cambiar los de delante al tren trasero y éstos, que están menos desgastados colocarlos delante? ¿pueden darme una referencia sobre cuál es el neumático más silencioso en este segmento? Lo mismo para el mejor comportamiento en agua. Por último, ¿de verdad funcionan los neumáticos de invierno? Voy mucho a esquiar y me gustaría no tener que montar cadenas.

No me pierdo ni un Mo-



tor 16, contestarme cuando queráis.

LUIS MARIA LLODIO
ZARAGOZA

R.- Tiene toda la razón, el conductor español está bastante pez en el tema de neumáticos. Contestando a su primera pregunta, si realiza una

conducción normal, no le merece la pena aumentar la medida de su neumático. Además su coche lleva el tamaño adecuado. Sobre la segunda pregunta podríamos extendernos muchísimo. Hasta hace poco todos pensaban que cambiar los neumáticos menos desgastados del tren trasero y ponerlos delante era la mejor solución, un porcentaje elevado de nuestra redacción sigue pensándolo, sin embargo las tendencias recientes de los técnicos de las marcas de gomas es no recomendarlo. Aluden que es mucho más fácil, por un conductor poco experimentado, controlar un derrapaje o un pinchazo en el tren delantero que en el trasero. Uno de los neumáticos más silenciosos es el Dunlop SP9 y uno de los más eficaces sobre piso húmedo o mojado es el Good Year GT 65, lo que no quiere decir, como usted muy bien dice, que sean los mejores. Los de invierno funcionan, y Michelin es una de las marcas más experta en ellos.

¿Quién pone las vallas?

NO hace mucho vimos un espectacular accidente en el que un coche se empujaba contra una casa incendiándose a continuación. La casa estaba justo al borde de la carretera en un pueblo del norte de España. Me pareció que la casa estaba demasiado cerca de la carretera y no había ninguna protección. ¿Es esto normal? ¿no están obligados el Ministerio a vallar estas zonas?

ENRIQUE RAMIRO
PONTEVEDRA

R.- No existen una normativa específica que obligue a situar proteccio-



nes en lugares conflictivos. Por lógica esta casa debería estar protegida por una guardarrail pero la limitación de velocidad obligatoria en una población junto con la teórica precaución que los conductores tienen al circular por estas zonas deja en mano de la iniciativa de la administración estos trabajos. El arcén en este caso vemos que está dentro de la norma.

Un Laguna taxi

TENGO un R-21 realizando las labores de taxi por Barcelona y con sus 320.000 kilómetros creo que ya va siendo hora de cambiarlo. Me pregunto si Renault tiene idea de preparar su modelo Laguna para taxi, he leído en su revista que es más pequeño que el Renault 21. ¿Creen que tendrían problemas con los pasajeros y con las maletas?

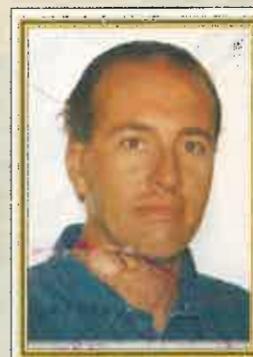
GREGORIO SARDA
BARCELONA

R.- Renault tiene ya ultimada una versión específica para taxi del Laguna, un modelo totalmente homologado, que estará lista en el próximo mes de Enero. Las plazas traseras de Laguna no son las más amplias dentro de su segmento, sin embargo y salvo que todos sus clientes sean jugadores de baloncesto, no encontrará ningún tipo de problema.

OPINION

Siempre hay algo que aprender

Dentro de las debilidades sentimentales y de admiración personal que nos forjamos en la vida, yo tengo una muy fuerte hacia mi padre. Me puso sobre sus rodillas para que alcanzara el volante de «nuestro» Dauphine, cuando yo tenía unos ya lejanos seis años. Y por unas eras, donde se trillaba el trigo cerca de León, empezó uno a mover un coche. Les puedo asegurar que no había ni bicicleta, ni soldaditos, ni canicas que soportaran la comparación. Con el Gordini ya llegaba a los pedales, y aquel pobre embrague fue el mártir de mis comienzos con el cambio. Y mi padre, el santo Job que se sentaba a mi derecha. Pero, no contento con eso, también organizaba juegos, en los viajes y excursiones que hacíamos la familia, con lo que, al tran tran y entre risas, mi hermana y yo nos íbamos familiarizando con el significado de señales... Pasaron los años y los cambios de coche, y llegó el camé. La tarde antes del teórico me iba al cine, cuando «alguien» me hizo dos preguntas sobre señales. Dos fallos. No hubo cine. Menos mal que aprobé a la primera... Así que, en teoría, yo tenía una buena formación vial (la autotécnica también había sido minuciosamente elegida), una cierta soltura con el volante y hasta alguna escapada con los amigos para aprender a «derrapar y esas cosas». Creía que sabía bastante, casi mucho. Y me gustaba conducir. ¡Vaya si me gustaba! Sólo alguna fémna resistía la comparación. Salí del radio de acción paterno para irme a estudiar a los Madriles y entré en el radio de acción de mi querido Jarama. Y un día, volviendo de hacer un rallye de tierra del RACE (como comisario, que no había pelias para correr) le pegué un señor revolcón al coche por una cuneta. Y con él, a las tres personas que habían puesto su vida en mis manos. Ni un rasguño. Lo que se llama el tercer aviso. El tiempo de chapa y pintura me lo pasé repitiendo mentalmente el suceso. En aquella ocasión (en otras sí, la verdad) no iba haciendo el loco, el suelo era bueno, no infringía nada, el coche estaba bien, nadie me había hecho un «ataque»... ¡Y yo sabía conducir! ¡Vaya si sabía! ¿O acaso no...? Le expliqué el caso a los amigos del RACE. Me cogieron de la oreja y me metieron en un cursillo de perfeccionamiento. ¡Me había faltado técnica! Había hecho una mala frenada en un mal momento. Ignorancia y de las buenas. Me lo demostraron. Me hicieron entender. Pude probarlo varias veces. Me enseñaron. Comencé, entonces, a razonar mientras conducía. Empecé a comprender muchas de las cosas que el coche siempre me había querido contar y que yo no sabía escuchar. Menos mal que sólo había perdido el tiempo. Hoy, cuando hacemos los cursillos intento transmitir esta sensación. Afortunadamente para los que asisten, no les cuento esa batallita. Pero siempre hay un trasfondo de experiencia personal en el ambiente. Luego, veo las estadísticas y las campañas publicitarias y me pregunto: ¿No podríamos enseñar a los niños la importancia que el automóvil tiene? ¿No podríamos darle al futuro conductor más información y conocimientos? ¿No podríamos evitarle al conductor el aprendizaje tardío? Yo no quiero que nadie más pierda el tiempo. Y mucho menos la vida.



Ernesto Nava *

* Director de la Escuela de Perfeccionamiento del RACE

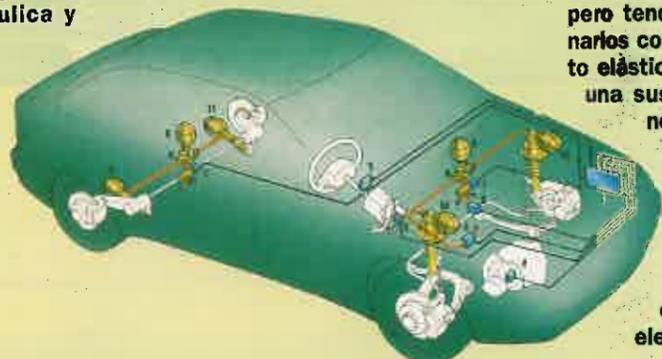
¿HIDRAULICA O HIDRONEUMATICA?

EN el nº 581, en el especial Xantia Activa, en el apartado de la ficha técnica del Xantia 1.8 la suspensión es Hidráulica y

en el 2.0 es Hidroneumática. ¿Qué diferencia hay entre las dos suspensiones?

PEDRO VAZQUEZ
HUELVA

R.- En realidad las dos suspensiones son hidroneumáticas. Una suspensión hidráulica sólo funcionaría con fluidos pero tendría que combinarlos con algún elemento elástico mientras que una suspensión hidroneumática utiliza además de fluidos, gas. El Xantia Activa utiliza una suspensión hidroneumática con gestión electrónica.



PROYECTO MECANO

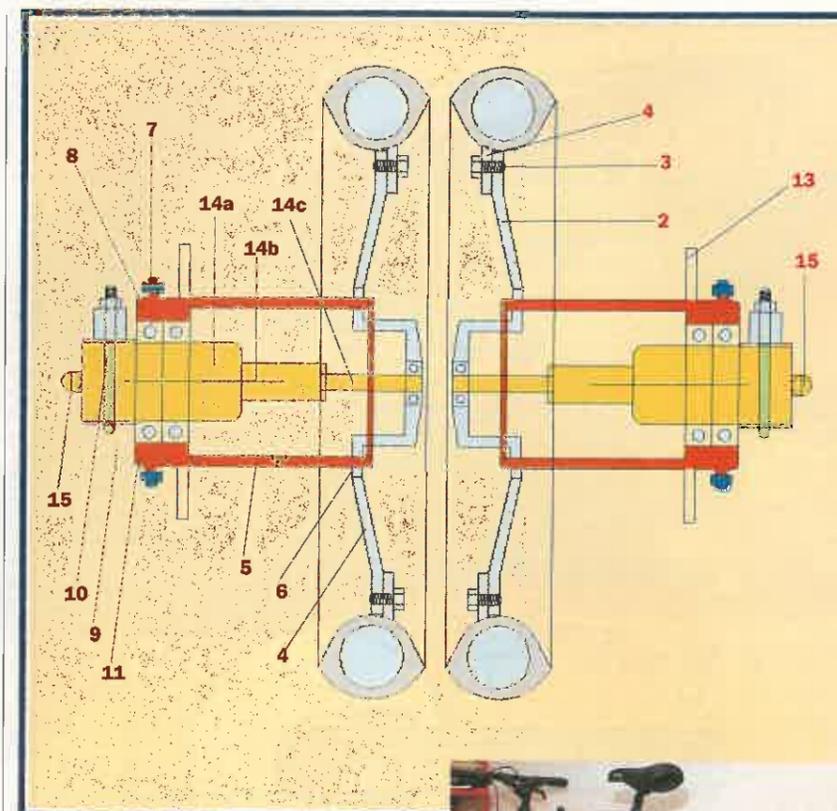


Más que un ejercicio de imaginación, el Proyecto Mecano representa una válida alternativa a los problemas congénitos de la moto y del coche frente a las hostilidades del tráfico.

Alternativa de futuro

TEO 92

El agobiante tráfico que congestiona las grandes arterias urbanas, ha inducido al uso de vehículos ágiles, poco voluminosos y capaces de paliar las inclemencias climatológicas. Si por una parte el más diminuto automóvil sigue planteando problemas de movilidad por su irreducible volumen, por otra, la moto se perfila algo peligrosa por carecer de medidas de seguridad como el airbag, los cinturones, el reposacabezas y los refuerzos laterales. Junto a esto, una moto no puede ofrecer el confort del aire acondicionado, de la calefacción y la protección contra la lluvia. Del estudio de este compendio de problemas, ha nacido el Proyecto Mecano, firmado por Fernando Fernandez, Teófilo Plaza y, tres técnicos españoles que han dedicado gran parte de su tiempo y sus recursos económicos a estudiar un nuevo vehículo, que ellos han bautizado con el nombre de Proyecto Mecano. Tras vencer un sinfín de inconvenientes y proceder a un estudio analítico entre la teoría y la práctica que les implicó un esfuerzo titánico, han logrado plasmar los planos técnicos de un vehículo de tres ruedas que reúne las ventajas de agilidad de la moto, sin por eso penalizar el

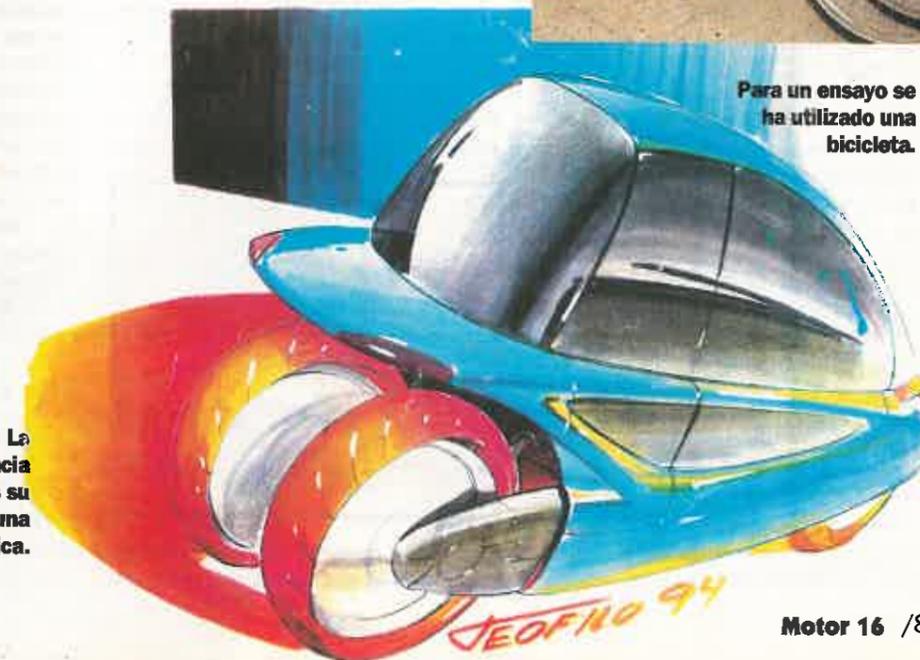


confort y la seguridad del coche. En síntesis, se trata de un triciclo carenado y cabinado, que se caracteriza por tener la separación variable de las dos ruedas posteriores entre sí y al mismo tiempo, la compensación de la inclinación y altura de las ruedas posteriores desde el suelo al trazar las curvas. Todo esto, con una ergonomía prevista para dos o

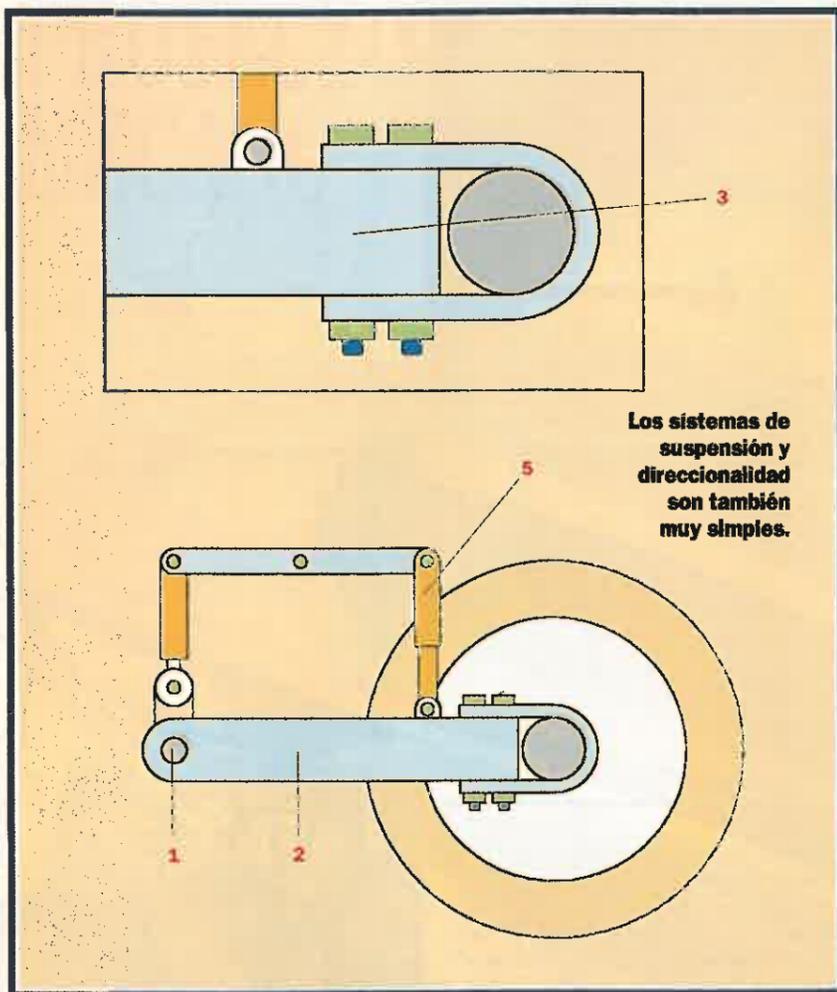


Para un ensayo se ha utilizado una bicicleta.

La polivalencia del Mecano es su punto fuerte junto a una gran simpleza mecánica.



JEOPHIO 94



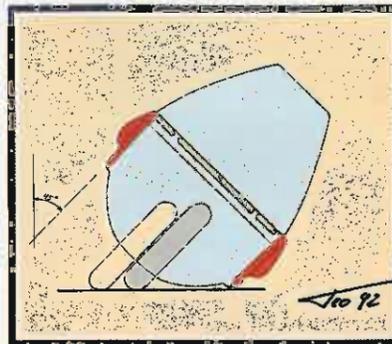
Los sistemas de suspensión y direccionalidad son también muy simples.

tres personas, según las diferentes versiones del Proyecto Mecano.

La principal característica estriba en que, por medio de un mecanismo hidráulico que más adelante se explicará, las dos ruedas posteriores se unen y se separan en relación a la velocidad de marcha. Según la teoría del proyecto, a gran velocidad el PM se convierte en una moto al unirse las ruedas posteriores a una distancia de 130 milímetros y a poca velocidad, éstas se separan hasta la distancia de 390 milímetros, permitiendo así una perfecta sujeción incluso en parado.

El sistema de separación y alineación de las ruedas posteriores, se basa en un sistema hidráulico regulado por una centralita electrónica que ordena la separación en función de la velocidad. En cuanto al mecanismo propiamente dicho, se compone de unos cilindros hidráulicos (14) insertados entre sí concén-

tricamente y anclados (10) a la parte final del basculante (9) y reciben la presión hidráulica por un conducto (15). Alrededor del cilindro principal (14a) hay dos rodamientos (11) que sirven de base. El piñón (7), el disco de freno (13) y los ejes (5) que traspasan la llanta (4) están unidos entre sí por un anillo (6). Alrededor



El Mecano puede inclinarse hasta un máximo de 45 grados respecto al suelo.

del cilindro hidráulico menor (14c) se encuentra un rodamiento (12) que sirve de base para una de las dos llantas (4). La zona exterior de la llanta (2) y la parte interior de la llanta (4) están unidas por medio de unos tornillos (3). Las llantas se componen de dos mitades para facilitar el cambio de neumáticos.

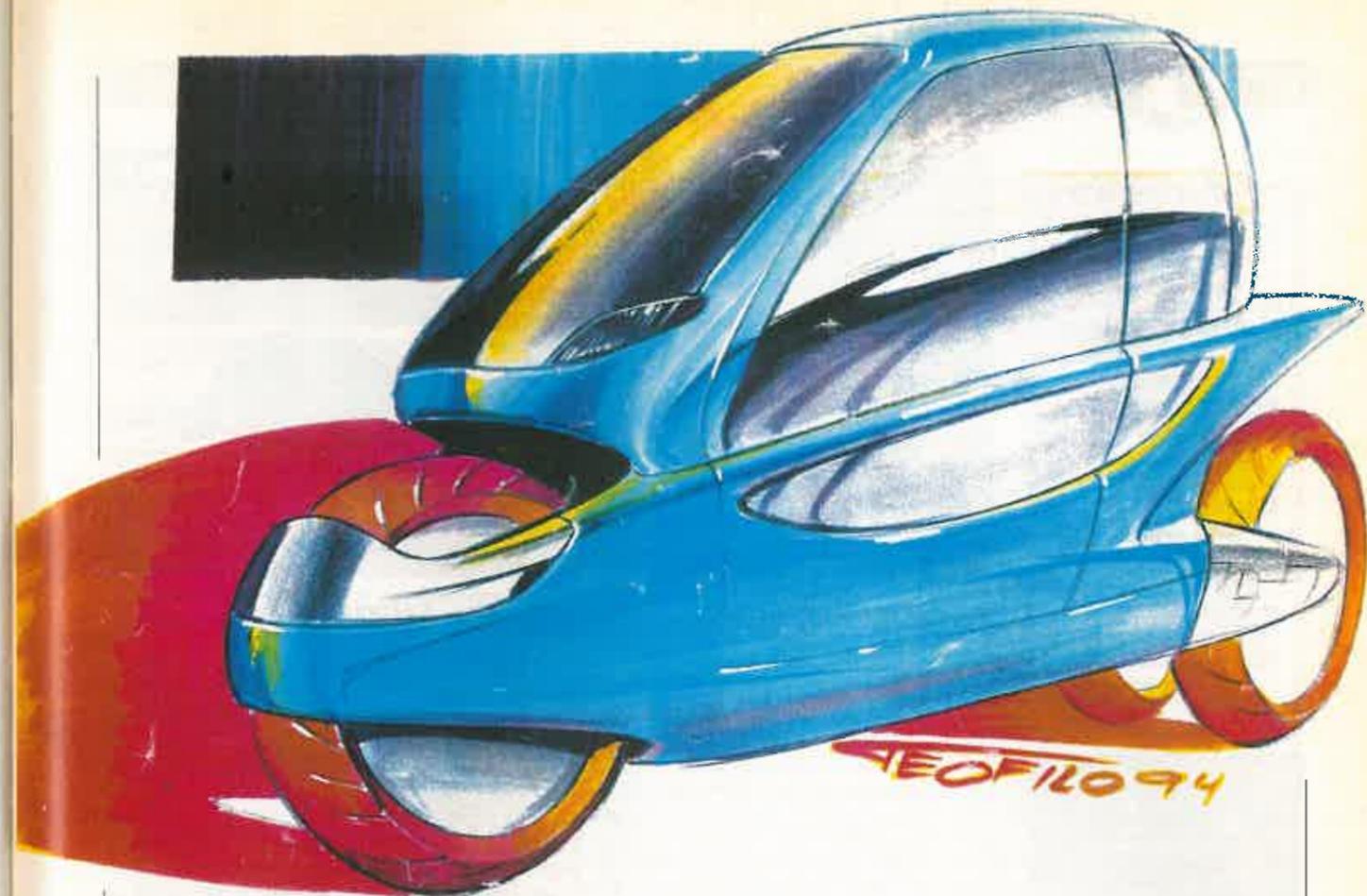
Según la velocidad del vehículo, los cilindros hidráulicos (14 a, b y c) se extienden y se comprimen en base a las órdenes de la centralita electrónica para la variación de la distancia de las ruedas. Al traccionar la cadena (7) se mueve el piñón, el disco de freno (13), los cuatro ejes (5) y el anillo (6) y al mismo tiempo se mueve la llanta (4).

En los tres rodamientos del conjunto mecánico, sólo se mueve su parte exterior y permanece unida a las diferentes partes del hidráulico la parte interior.

Respecto al sistema de direccionamiento o direccionalidad, ocurre que el basculante tiene un canal en su extremo por el que pasan unos tornillos que sujetan una pieza con forma de U que abraza el hidráulico del sistema de aproximación. El canal del basculante tiene mayor anchura que los tornillos que lo atraviesan y en ese espacio disponible se han colocado una piezas de un material deformable.

Al activarse cada hidráulico para aproximar las ruedas, al estar éstas en contacto con el suelo ofrecen una resistencia que trasladarán al otro extremo del hidráulico y en consecuencia a los basculantes; éstos, al contar en su extremo con los elementos deformables, harán que las ruedas adopten una trayectoria coincidente. Y una vez que las ruedas se encuentren en su correcta posición, las fuerzas que deformaron el extremo del basculante dejan de actuar y la trayectoria de las ruedas vuelve a ser paralela. En el proceso de acercamiento y separación, el eje de las ruedas tiene una deformación de aproximadamente 1/3 de grado.

En el apartado de la amortiguación o suspensión, existe un basculante (2) unido al chasis (1) y por el otro lado el sistema de aproximación mediante la pieza que se ha denominado de direccionalidad. Junto al doble basculante de cada rueda, hay otro en forma de V situado en



la parte superior que bascula sobre el chasis y se apoya a dos elementos hidráulicos (5) dotados de un pequeño muelle. Entre los dos elementos hidráulicos, existe una intercomunicación regulada por una válvula que regula el paso del líquido. Por otra parte, en el lugar de unión entre el basculante en V y el chasis está ubicado el amortiguador principal. Todo esto, al negociar una curva actúa de forma lógica: el elemento hidráulico del lado donde se inclina el vehículo adquiere más presión, que por la ley de compensación traspasa parte al otro elemento nivelando así el contacto de las ruedas con el suelo. En base a este principio y en relación con el sistema de amortiguación principal, el Mecano absorbe perfectamente el paso por un bache, incluso el de una sola rueda.

Aunque todas estas explicaciones puedan parecer de

una extrema complicación, en realidad el mecanismo y el sistema hidráulico son muy sencillos y por su simpleza mecánica dejan entrever una gran fiabilidad. Así como pocas complicaciones a la hora de ser reparado.

En cuanto a la ergonomía y confort de marcha, el Mecano está estudiado para proporcionar la seguridad del airbag, del arco de protección en su circunferencia ver-

tical y lateral; junto a esto, se puede disfrutar de la calefacción y del aire acondicionado. Respecto a la capacidad, puede haber dos versiones: una biplaza de 2.500 milímetros de longitud, 900 de ancho y 1.400 de alto; sin embargo, en la versión 2+2 la longitud pasaría a ser de 3.500 milímetros. Y también se ha contemplado una versión biplaza cuyo asiento posterior se podría convertir en dos pequeñas plazas para dos niños, en cuyo caso el Mecano pasaría a ocupar la insólita solución de un 1+2. Otro detalle a contemplar en cuanto a la accesibilidad y al espacio necesario para circular con él, es que las puertas no se habren como un abanico, sino que deslizan hacia atrás sin necesidad de espacio lateral.

Como todo invento, el Proyecto Mecano tiene su dosis de genialidad y una indiscutible originalidad basada en un principio relativamente sencillo. El principal problema estriba en encontrar un fabricante que esté dispuesto a desembolsar el presupuesto que implica la producción de un vehículo tan insólito como funcional.

GIGI CORBETTA



PADDOCK

ARGENTINA, EL MEJOR

La Asociación que reúne a los equipos del Mundial de Rallyes -WRTA- ha otorgado al Rallye de Argentina el título de «Rallye del Año».

Todos los miembros del WRTA han destacado la excelente organización de Argentina y el estudiado y buen recorrido que ha tenido el rallye. Por su parte, Sanremo ha sido considerado como el mejor rallye europeo y el Safari destaca como el mejor de los no Europeos.



A PIE DE TRAMO

Un rallye del mundial atrae público; lo confirman los datos estimados sobre el número de espectadores -9,6 millones- que han estado a pie de carretera en las diez pruebas de este año. El récord es para el Racc de Inglaterra al que acudieron 2.100.000 personas, de las que 85.000 pagaron. Le siguen Sanremo, 1.600.000; Safari, 1.500.000; y Portugal, 1.100.000.

MINARDI SIN MUGEN

Minardi ha perdido la acción que tenía sobre el motor Mugen Honda para 1995. Por decisiones misteriosas e intereses creados, el propulsor japonés se ensamblará en los Ligier. Minardi ha planteado a Mugen una querrela por no respetar el precontrato firmado.



FORMULA 1

Coulthard se queda en Williams

LA FIA ha dictaminado y David Coulthard debe quedarse en Williams. Con esta sentencia se desvanecen las esperanzas del piloto escocés de correr el próximo año con McLaren. Los hechos se remontan a los últimos compases de la temporada pasada cuando Coulthard, sustituto de Senna tras el trágico accidente, fue relegado en el equipo Williams Renault al incorporarse Nigel Mansell. Ante la situación, el escocés se dejó tentar para conducir un McLa-

ren en 1995, aunque no tenía la carta de libertad de Williams que ha reclamado su prioridad sobre el piloto.

Ahora Frank Williams puede elegir entre Mansell y Coulthard. La decisión depende de si se encuentra o no un patrocinador dispuesto a pagar los quince millones de dólares que pretende cobrar Mansell, que es el favorito de Williams para ser compañero de Damon Hill, al que la BBC ha nombrado mejor piloto del año.

Chatriot gana la primera carrera

EN la carrera de apertura de la presente edición del Trofeo Andros, que se celebró en las heladas pistas de Val Thorens, los Opel Astra de Chatriot y Snobeck lograron un merecido doblete, mostrándose como los coches a batir esta temporada. El gran protagonista del fin de semana fue, sin duda, Chatriot que dominó a placer y puso el lis-

ton muy alto. El piloto francés logró el mejor tiempo de entrenamientos y se impuso en las dos primeras mangas de clasificación, dejando la última a su compañero de equipo para asegurar a Opel las dos primeras plazas, pero no pudo imponerse en su final que ganó el Mega de Gache, tercero de la general.

Foto: DPPI



ANDROS

Ford en manos de Ras

EL equipo belga Ras será el encargado de representar oficialmente a Ford en el próximo Campeonato del Mundo de Rallyes, aunque el desarrollo y la preparación de los Escort Cosworth dependerá de Boreham. En principio François Delecour y Bruno Thiry serán los pilotos que defenderán los colores de la marca en las ocho pruebas del mundial. No se descarta la participación de un tercer coche en algunas carreras, coche que podría encomendarse a Jesús Puras.



El Toledo puede correr en España

LA presencia en las dos últimas carreras del año del Campeonato de España de Superturismos de sendos Seat Toledo se cerró con un balance positivo. La competitividad del certamen nacional y el nivel que ha alcanzado, tras dos años de desarrollo, el Toledo GT 16v han animado al Giroix Racing a preparar un programa para correr la próxima temporada, con uno o dos coches evolución 95, en el Campeonato de España. También habrá un Audi 80 en el 95 ya que Audi apoyará a un privado, para preparar la entrada oficial de la marca en el 96 con los A4.

PROTAGONISTAS



DALMAS AL DTM CON OPEL

Yannick Dalmas ha firmado con Opel para correr el próximo año el Campeonato Alemán de Turismos, tras ser cuarto esta temporada, con Peugeot, en el certamen francés. Dalmas hará el DTM con un Calibra V6 del equipo Joest, en el que tendrá como compañero a Manuel Reuter. Con la incorporación del piloto francés, Opel Motorsport completa un importante cuarteto para luchar por el título ya que también, con sendos Calibra, estarán Klaus Ludwig, el Campeón de este año, y Keke Rosberg.



PATRESE TAMBIEN AL DTM

Tras un año en el dique seco por falta de volante, Riccardo Patrese volverá en 1995 a la competición. El piloto italiano, que tiene el récord de participaciones en Grandes Premios, contará con un Ford Mondeo para correr el Campeonato Alemán de dos litros, certamen en el que también habrá otros tres Mondeo.

PROFESOR DEL IMPERIO BRITANICO

Alain Prost, pese a su nacionalidad francesa, ha recibido el título honorífico que lo acredita como Oficial de la Orden del Imperio Británico, una distinción que muy pocos pilotos ingleses han logrado. Por otra parte, también parece que el pluricampeón del mundo se dedicará el próximo año a los turismos. Prost luchará en el Campeonato Francés de Superturismos, que tendrá nueve pruebas, con un Renault Laguna 4x4.



PADDOCK

HONOR AL APELLIDO

Oriol Serviá ha sido uno de los pilotos invitados a participar en el Master Elf de Karting Indoor en el que ha compartido pista con los mejores hombres de la Fórmula 1. El joven catalán logró pasar a los cuartos de final y también a la segunda semifinal, midiéndose entre otros con Schumacher, Herber, Fittipaldi y Barrichello. La victoria en esta segunda edición del Karting Indoor fue para Boullion.

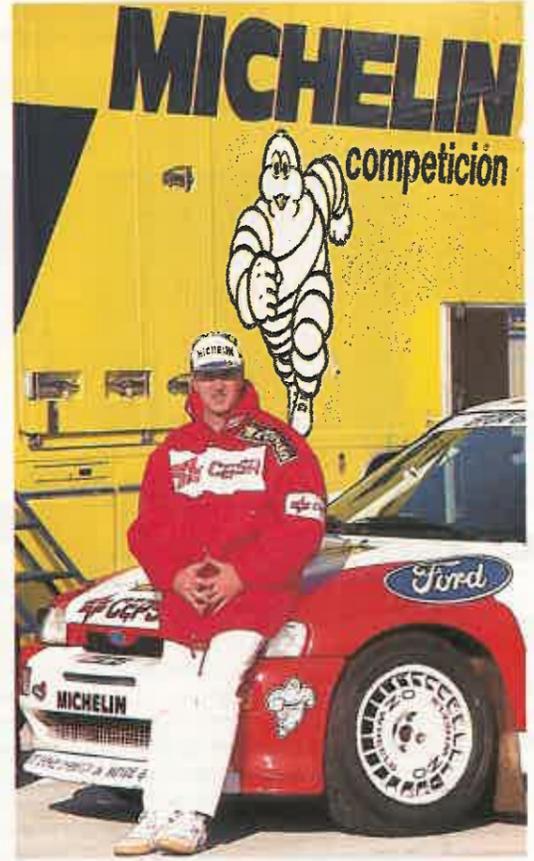
CRIVILLE CONTINUA CON MARLBORO

La firma tabaquera Marlboro ha confirmado que para la próxima temporada mantendrá todo su apoyo al piloto catalán de 500, Alex Crivillé, que de esta manera podrá contar con todos los medios necesarios para luchar en cada carrera por la victoria.



ALBERTO PUIG SE PREPARA

Tras más de dos meses sin tocar la moto de carreras, Alberto Puig volvió a subirse en la Honda NSR 500 en el Circuito de Jerez y esta primera toma de contacto fue muy bien. Sin embargo, en una segunda sesión de pruebas, problemas mecánicos en la Honda mandaron al piloto, que se fracturó el dedo meñique de una mano, al suelo.



Todo para Michelin

EN la temporada de rallyes 94, Michelin ha equipado con sus neumáticos a los equipos triunfadores, conquistando el Título de Gr A con Didier Auriol y Toyota, y el de Gr N con Jesús Puras, además de diferentes campeonatos nacionales, entre ellos el español con Oriol Gómez y el Renault Clio Williams oficial. Para cele-

brar estos éxitos, el fabricante de neumáticos convocó a diferentes medios de comunicación a un acto en el que se contó con la presencia de Jesús Puras, que está luchando por lograr un Gr A para el próximo año.

El flamante Campeón del Mundo de Gr N, que tuvo contactos que no cuajaron con Mitsubishi, sigue manteniendo un permanente diálogo con Ford para intentar el salto con un coche competitivo. La marca del ovalo cuenta con Delecour y Thiry, y las posibilidades de Puras pasan porque Ford ponga en marcha un tercer coche. Si esto sucede el cántabro tiene un magnífico apoyo de Cepsa, MX Onda y Ford España.

En el acto organizado por Michelin, tuvimos ocasión de conducir el Ford Escort Cosworth que ha utilizado nuestro Campeón del Mundo. En un trazado de tierra, Puras al volante nos descubrió algunos de los secretos de su montura, antes de hacer de copiloto. El Ford Escort Cosworth de Gr N es un vehículo prácticamente de serie que, con las limitaciones técnicas que tiene, obliga a trabajar intensamente con el cambio y el volante para sacarle el mayor partido. En las curvas, para que sea eficaz, hay que anticipar los virajes y, a base de oportunos balanceos, hay que hacerlo deslizar. No hay que dejar que el turbo pierda revoluciones porque le cuesta mucho volver a rendir a tope. Para evitar que eso suceda, además de usar intensivamente la caja de cambios, lo ideal es frenar con el pie izquierdo. La pequeña toma de contacto con el coche sirvió para valorar aun más el título obtenido por Jesús Puras.

Abandono de Moratal

BORJA Moratal ha aprovechado la celebración del Rallye Villa de Madrid para poner a punto algunos detalles mecánicos del Peugeot 306 F2. Sin embargo, el piloto madrileño no pudo lograr su propósito porque en el primer tramo, la servodirección dejó una vez más de funcionar, poniendo en evidencia la debilidad de este elemento, que ya le ha causado más de un disgusto. Sin Moratal, la prueba quedó absolutamente descafeinada, ganando Carlos Estaban.



DEPORTE

GRAN PREMIO DE EUROPA DE FORMULA 1

HISTORIA DE UNA AMBICION

LA Fórmula 1 es un negocio en el que sólo unos pocos se llevan los billetes en un maletín; otros se dan por bien pagados con publicidad, imagen internacional y otras apreciaciones no menos importantes. Después de los campeonatos del Mundo de Fútbol y de la Olimpiada, la F1 es el mejor vehículo publicitario internacional, y por eso, aunque haya que poner millones de dólares en las arcas de la FOCA, todos los circuitos sueñan con un Gran Premio, incluso con cuatro gatos en las tribunas. Dentro de este contexto, conseguir dos grandes premios en un mismo país, es lo más codiciado y España lo logró el año pasado. Sin embargo, ahora las cosas se han complicado, o por lo menos eso parece. De hecho, a raíz de la reunión del Consejo Mundial del Deporte Automovilístico celebrada en Mónaco hace unos días, se adjudicó el Gran Premio de Europa al circuito de Nürburgring arrebatándose a Jerez de la Frontera. Según rumores oficiales y no oficiales, se ha querido disfrazar el «invento» con un hecho tan cierto como engañoso: por lo visto, la FOCA había avisado verbalmente a los organizadores de Cirjesa que tenían que presentar un aval bancario para sellar el contrato pertinente al GP de Europa, pero, que a pesar de eso, la adjudicación estaba asegurada. Por otra parte, con ocasión del último GP de Europa, el alcalde de Jerez, don Pedro Pacheco, aseguró a Motor 16 que el contrato con la FOCA para el GP tenía tres años de validez y por eso, se justificaban los cambios en el trazado y el despendio que implicaba la orga-



Bernie Ecclestone en su despacho.



Pedro Pacheco en el Circuito de Jerez.

nización del GP, que fue un éxito en todos los sentidos. Ahora, se quiere vender que por un retraso en la presentación del dichoso aval, el GP de Europa se ha esfumado. Todo eso es cierto, pero no es preciso. Sin lugar a dudas, el hecho de que Michael Schumacher sea alemán y Campeón del Mundo de F1, implica una afluencia de público asegurada en Nürburgring, hecho que la FOCA mira con buenos ojos; por otra parte, no hay problemas para llegar a un acuerdo económico entre FOCA y los



organizadores. Sin embargo, por España anda errante una trama maquiavélica y lógica al mismo tiempo.

De fuentes totalmente fidedignas, Motor 16 ha sabido que Cirjesa presentó a la FOCA el famoso aval concedido por la Caja de Ahorros de San Fernando el miércoles pasado. Poco sentido tiene presentar un aval que significa una clara confirmación del GP cuando el Consejo Mundial lo ha asignado a Nürburgring, detalle que demuestra que Cirjesa sí tiene un contrato por varios años con la FOCA. A estas alturas de la película, Motor 16 ha sabido, de forma confidencial por un destacado miembro de la Generalitat, que hay intención de convertir el circuito de Montmeló en escenario del Gran Premio de Cataluña, opción que Bernie Ecclestone contempla con benevolencia por la importancia que la Ciudad Condal tiene en el ámbito del deporte internacional; y por otra parte, debido al contrato existente entre la FOCA y Cirjesa y en vísperas de elecciones municipales, el alcalde de Jerez de la Frontera pone puentes de oro para que el Gran Premio de España se haga realidad en Andalucía con el ondear de la bandera roja y gualda. Si aparentemente esta «movida» provocaría la celebración de un GP más en el calendario, no es así, ya que al parecer hay un par de GP que podrían esfumarse por razones económicas y de deficiencias organizativas. Sin lugar a dudas, si este homenaje a Maquiavelo cuaja, todos contentos. Pedro Pacheco se convertiría en el salvador del GP de España; Cataluña lograría por la primera vez en su historia un «Gran Premi organitzat al nostre estil» y Ecclestone, como de costumbre, quedaría como el gran salvador de todo y con las alforjas bien repletas en compensación por haber sabido complacer a todos.

En el momento de cerrar esta edición de Motor 16, las negociaciones hierven sobre las mesas catalanas, andaluzas y británicas a la espera de que Ecclestone, como gran patriarca, pronuncie la ansiada palabra desde el Olimpo, ese beneplácito que permita entonar el himno de la alegría.

GIGI CORBETTA

EQUIPO LUCKY STRIKE OFF ROAD

Objetivo: la victoria

El equipo Lucky Strike Off Road, con Jordi Arcarons a la cabeza, tiene un único objetivo: ganar el Granada-Dakar. Para conseguirlo no han escatimado medios ni humanos ni materiales como pudimos comprobar en Granada, lugar de salida de la carismática prueba.

JORDI Arcarons ha demostrado sobradamente que es uno de los hombres más veloces en Africa, de hecho a punto estuvo de ganar la carrera el pasado año. Siempre ha sido uno de los protagonistas aunque a la hora de la verdad le ha faltado aquel punto de suerte, aquel punto de veteranía, aquel punto de acierto, que le hubieran dado la victoria. Este año quiere desquitarse: «No me obsesiona ganar, no vencer si has dado lo máximo de ti mismo no es ninguna deshonra, porque significa que has arriesgado y luchado como el que más, pero que las cosas no te han salido bien. No puedo negar que mi deseo más ferviente es llegar al Lago Rosa como vencedor, mi vida deportiva gira, sobre todo, alrededor de esta carrera y un triunfo en ella sería el más justo premio tanto para mi dedicación como para todos los que desde siempre me están apoyando, muy especialmente Lucky Strike y Cagiva». Lo dice convencido y en su fuero interno sólo piensa en la victoria. No conseguiría no sería una derrota, pero en su mente sólo hay una meta: el triunfo. Para ello se está preparando a fondo: «Estoy encarando esta carrera con toda la ilusión que se puede poner en estas cosas. Tengo

la mejor moto, el mejor equipo, la mejor preparación, no pido tener suerte, sólo pido no tenerla mala», explica con un brillo en los ojos que delata su entusiasmo. «He entrenado con el GPS, hemos estado ha-

sirve de nada quemar cartuchos al principio. Este año nuestro planteamiento será dejar que los demás tiren y esperar la oportunidad, controlar la carrera desde atrás y conservar las fuerzas para el final

porque además, tal como es el recorrido, no habrá nada decidido casi hasta el final».

Es evidente que un objetivo como éste no puede conseguirse a solas y por eso Jordi tiene una fuerte estructura a su alrededor, el Team Lucky Strike Off Road en el que cuenta con Oscar Gallardo y Carlos Sotelo como escuderos, el primero, en principio parte en condiciones de igualdad con Jordi mientras que el segundo tiene claro que su misión es la

de ayudar en todo lo posible a sus dos compañeros. Entre ellos las instrucciones están claras: en principio Jordi y Oscar estarán en un plano de igualdad, aunque no pueda negarse que el catalán es el primer piloto del equipo, «entre otras cosas porque el equipo se ha montado a su alrededor y está claro que con su palmarés es lógico que sea así», explica Xavier Ledesma, manager de la escudería.

Luego el desarrollo de la carrera decidirá quién deberá ayudar a quién aunque en las etapas de navegación ambos irán juntos ♦♦♦



El equipo Lucky Strike, copatrocinado por Pelayo no ha escatimado medios para alcanzar el objetivo soñado, que Arcarons llegue como ganador a Dakar.

ciendo navegación en las dunas y físicamente estoy trabajando muy fuerte. Busco tener fuerza y resistencia porque cuanto más fuerte estás, mejor aguantas el ritmo y menos sufres». Uno de los ejercicios consiste en trabajar a 150 pulsaciones durante 40 minutos «es para lograr soportar el esfuerzo», sigue diciendo el piloto español.

Arcarons se ha distinguido siempre por ser un piloto atacante, un luchador, pero este año piensa cambiar de táctica: «He analizado mis anteriores siete participaciones y he llegado a la conclusión de que no



Granada ha sido el escenario elegido para la presentación del equipo, así como el lugar donde se han realizado los primeros entrenamientos, que han demostrado el buen comportamiento de las Cagiva que van a utilizar.





JORDI ARCARONS

Por la consolidación

Jordi Arcarons va a correr su octavo Dakar. Ha sido segundo una vez, dos veces tercero y ha ganado 16 etapas de esta carrera. Busca la consagración y por ello no ha escatimado esfuerzo y sacrificio. «Sé que habrá que sufrir mucho, que tendremos que trabajar muy duro, sólo espero que todo nos salga como nos tiene que salir. Sabemos que tenemos unos rivales muy difíciles y también muy bien preparados pero sé que podremos estar con ellos en la lucha».



OSCAR GALLARDO

La confirmación

El madrileño Oscar Gallardo dejó a todos atónitos el pasado año cuando tomaba parte en su primer Dakar. Ganó tres etapas y cuando iba tercero un accidente lo envió a casa: «Eso me ha enseñado mucho, especialmente que en ningún momento puedes relajarte. Este año estoy mucho más preparado que entonces, he entrenado, tengo más motivación, más ilusión, la moto va de maravilla, lo tenemos todo para lograr un gran resultado pero está claro que esta carrera la gana el que menos errores comete, la gana el piloto más completo. Hay muchos equipos buenos y será una lucha difícil aunque tengo plena confianza en nuestras posibilidades».



CARLOS SOTELO

Llegado a última hora

Sotelo pensaba que no iba a tomar parte en éste su tercer Dakar tras haber sido el ganador en su categoría hace dos años. Al lesionarse Xavi Riba en un entrenamiento surgió la oportunidad soñada, aunque fuera como segundo piloto: «A mí me gustaría estar en el lugar de Jordi u Oscar, pero asumo perfectamente mi labor, que es la de cubrir las espaldas al equipo y estaré muy satisfecho si gracias a mi aportación podemos conseguir la victoria. Estar en una escudería potente como ésta es fantástico para un piloto. Espero no defraudar».



XAVI RIBA

La desgracia

Al regresar de un entrenamiento, un automóvil se le echó encima y le hundió la rodilla izquierda, lo que le ha obligado a que le hicieran unos injertos de hueso y cartilago con lo que su octavo Dakar lo va a tener que ver por televisión. «Es muy duro para mí todo lo que ha sucedido porque tenía muchas esperanzas puestas en esta carrera, pero estoy muy ilusionado con la oportunidad que me ha brindado la organización porque si puedo estar en condiciones aceptables podré hacer la etapa prólogo como número cero. Yo le deseo a mi equipo lo mejor y creo que podemos hacer un gran papel porque este año Jordi va a correr mucho más tranquilo y relajado ya que es muy importante saber que detrás tienes gente que te arropa».

«porque entre dos es más fácil solventar los problemas que puedan surgir a lo largo del recorrido». Luego, antes de cada etapa, se irá decidiendo la estrategia en función de los acontecimientos.

Esta estructura cien por cien española, según recalca Ledesma, puede valorarse en 40 millones de pesetas de los cuales tres y medio es el coste de la moto, moverá 15 per-

sonas en el desierto puesto que además de los tres pilotos habrá seis mecánicos en los camiones, cuatro en el avión, el navegante y el manager. A todo ello hay que añadir que Toni Boluda correrá también con una Cagiva integrado en el equipo aunque con patrocinador aparte: Kler.

De entre todas las personas citadas cabe hablar del navegante,

puesto que Jordi, muy a su pesar, tiene fama de fallar en ese aspecto. Esta persona se ocupará de preparar la navegación del día siguiente y así facilitarle la labor al piloto.

La moto con la que participa, la Cagiva Elefant 900, es una de las 15 bicilíndricas salidas de la fábrica italiana para otros tantos pilotos oficiales o semioficiales. La versión 95 ha sido modificada en su geome-

tría de modo que ahora es más larga y con ello se ha mejorado muchísimo la estabilidad a alta velocidad. Si una de ellas ha sido cuidada con el máximo mimo, además de las de Carlos Mas y Eddie Orioli que son pilotos de fábrica, ésta es la moto de Jordi. Así, por ejemplo, cuenta con un segundo radiador para incrementar la refrigeración del cilindro trasero. También se le ha hecho una protección especial para que si la cadena se rompiera, ésta no agujerease el cárter como el pasado año le ocurriera a Carlos Mas. Se ha



Oscar Gallardo y Jordi Arcarons partirán en igualdad de condiciones. Será la propia carrera la que determinará la situación de cada uno. Ambos están muy ilusionados.

fin, para facilitarle tocar al suelo, aunque sin conseguirlo del todo, se le ha rebajado al máximo el sillín.

Si hay una carrera que pueda ser imprevisible, ésta es el Granada-Dakar, pero eso no impide que quien mejor la prepare sea quien a la pos-

tre tenga mayores posibilidades. El equipo Lucky Strike Off Road, copatrocinado por Pelayo, es uno de los pretendientes a la victoria. Ases en la manga no les faltan.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

FERRARI F 333 SP/95

ARMA DE REVANCHA

El proyecto original del 333 SP fue idea de Piero Ferrari. Con esta nueva versión, Maranello aspira a triunfar en Imsa y en carreras de resistencia.

El propósito no puede ser más claro: Ferrari quiere a toda costa hacerse con los triunfos del campeonato Imsa. En esta temporada, por errores de estrategia de equipo y algunos otros de los pilotos, el triunfo se esfumó por muy poco; sin embargo, la actuación de los F 333 SP ha demostrado su potencial frente a los coches estadounidenses y justamente por eso en Maranello se ha tomado la decisión de reforzar el proyecto F 333 SP Imsa y emprender la nueva temporada con todo lo necesario para el triunfo. De hecho, en la Gestione Sportiva se ha retocado el «viejo» 333 SP y se ha preparado una versión «endu-



rance» destinada a las 24 Horas de Daytona, programada desde el 2 al 5 de febrero y para las 12 Horas de Sebring que tendrá lugar los días 15-18 de marzo; carreras en las cuales antaño la escudería del Cavallino se adjudicó repetidos triunfos. Junto a esto, y sin carácter oficial, se sabe que en Ferrari se trabaja duro para preparar un F 333 SP en versión para las 24 Horas de Le Mans, que probablemente podría pilotar Mario Andretti junto a otros dos pilotos.

Respecto a la versión Imsa, el F333 SP adopta soluciones aerodinámicas ambivalentes, así como el morro más afilado y de otra configuración aerodinámica, la barra antivuelto ha sido incorporada en una estructura también con fines aerodinámicos y en los laterales presenta unas grandes tomas de aire destinadas a la refrigeración de los radiadores que en esta versión están situados en posición de abanico.

En cuanto a la parte posterior, el nuevo



La configuración aerodinámica ha sido retocada ampliamente sin cambiar la estructura.

F 333 SP ha pasado por una fase de pequeños retoques referentes a la aerodinámica, a la evacuación térmica y a la nueva triangulación de las suspensiones. También en el apartado de los frenos se han hecho modificaciones; sin cambiar el tamaño de los discos, se han adoptado pinzas de mayor capacidad y de estructura monolítica, directamente derivadas de la Fórmula 1.

En la versión destinada a las carreras de resistencia, Ferrari proporciona un motor de igual estructura que el de Imsa pero con un régimen de rotación de 10.500 revoluciones por minuto, o sea, mil menos que lo permitido en Imsa y la relación de compresión pasa a ser de 11,2:1 con un diagrama de distribución menos exasperado. Sin embargo, la potencia máxima será algo superior a los 600 caballos con un consumo de combustible algo más contenido.

Al margen de la versión «endurance», para Imsa se han construido y asignado cuatro unidades más de las ya existentes, a un precio aproximado de 950.000 dólares, unos 13 millones de pesetas, en cuyo precio está incluido un «kit» de repuestos suficiente para hacer frente a los problemas básicos a lo largo de una temporada.

Respecto a la versión para Le Mans de la que se ha hablado en un principio, sólo cabe decir que todo lo relacionado con ese proyecto está envuelto por un gran misterio, que seguramente Ferrari guarda con sigilo para causar en el último momento el impacto publicitario más trascendente.

GIGI CORBETTA

FICHA TÉCNICA

Motor: 12 cilindros en V a 65°. Cilindrada total 3.997 cc. Cinco válvulas por cada cilindro. Relación de compresión 11,7:1 (11,2:1 Endurance). Cuatro árboles de levas en cabeza. Potencia máxima más de 600 CV a 11.500 rpm (10.500 rpm Endurance).
Dimensiones: Via anterior 1.660 mm. Via posterior 1.572 mm. Batalla 2.740 mm. Capacidad del depósito del combustible 70 litros. (80 litros para Endurance) Peso en seco 860 kg.



LOLA T 95/30 F1

UN INTENTO MAS

La participación de Lola en el Mundial de Fórmula 1 está fijada para 1996; hasta entonces el constructor británico concentrará todos sus esfuerzos en la evolución de este monoplaza realizado por Lola Cars Limited.

Los tiempos gloriosos de Lola forman parte de un pasado en el cual este constructor británico tuvo en sus filas ingenieros de la talla de John Barnard y Patrick Head entre otros. Su diversificación en la actividad en F1 y en la Indy no siempre ha sido sinónimo de éxito.

Ahora, como muchas veces ocurre, Brodery el gran patrón de Lola, ha decidido intentar quitarse ese mal sabor de boca con un nuevo intento de participación en la F1. En base a esto, en la factoría de Huntingdon se ha construido un monoplaza denominado Lola T 95/30 F1 cuya finalidad es la de ensayar a lo largo de todo este año para debutar en 1996. Por el momento, el proyecto Lola F1 no tiene patrocinador y sólo cuenta con una relativa colaboración de Ford Cosworth que le suministra motores HB convertidos en

ED de tres litros de cilindrada en unas condiciones económicas favorables.

El proyecto, que lleva la firma de Julian Cooper para las estructuras y la de Chist Sauntias para la aerodinámica, no presenta grandes novedades, sino tendencias inspiradas en el morro del Benetton B 194 y en los laterales que recuerdan recursos aerodinámicos derivados de la Indy. Curiosamente, respecto a la altura de los pontones laterales, cabe destacar que son sorprendentemente bajos y muy prolongados hasta el principio del habitáculo. Seguramente, lo más difícil en este proyecto será encontrar el patrocinio para evolucionar el monoplaza, ya que el pasado de Lola en la F1 no representa ni un aval ni una garantía de éxito. De todos modos, en esta semana Alan McNish probará en Silverstone el nuevo Lola.

G.C.

FICHA TÉCNICA

Motor: Ford Cosworth ED 3000 cc V 8.
Potencia máxima: 700 CV a 15.000 RPM.
32 válvulas. Embrague AP multidisco.
Alimentación: Encendido e inyección Ford Cosworth. Gestión del cambio TAG.
Transmisión: Cambio transversal Lola con 6 velocidades y semiautomático secuencial.
Chasis: estructura en nido de abeja de aluminio con kevlar y fibra de carbono.
Suspensión delantera y posterior: Pushrod. Amortiguadores Koni 2B12. Llantas OZ.
Discos de freno: Hitco y pinzas AP.
Dimensiones: Longitud 4.400 mm. Altura 940 mm. Ancho 2.000 mm. Peso en seco 525 kilos.





B A L L E S T A



«Te refrescaré la memoria, listo: 19 de octubre de 1989, carretera de Extremadura, 2.30 de la tarde, un cachorro de pastor alemán cruza la calzada...»

LLEGA UNA NUEVA Y BRILLANTE IDEA: CHRYSLER **neon**

Es natural que el nuevo Chrysler Neon parezca diferente. Lo es. Por algo ha sido diseñado a partir



neon
BRILLANTE EN SEGURIDAD

de las más innovadoras ideas de los últimos tiempos. Para su seguridad, el Chrysler Neon incorpora Airbag para conductor y acompañante delantero, frenos ABS opcionales y un avanzado sistema de protección lateral contra impactos. Si además quiere potencia, el Chrysler Neon desarrolla 132 CV y 175 Nm de par máximo gracias a su avanzado mo-

tor de 2.0 L y 16 válvulas. Su transmisión manual de



neon
BRILLANTE EN AGILIDAD

5 velocidades y la suspensión totalmente independiente a las 4 ruedas, junto a la dirección asistida, le proporcionan

una respuesta extremadamente ágil y segura. Y su diseño Cab Forward o cabina adelantada le permite llevar cómodamente a cinco pasajeros. Todo ello con el máximo

respeto por el medio ambiente. No existen CFC's



neon
BRILLANTE EN ECOLOGIA

en el sistema de aire acondicionado del Chrysler Neon, ni amianto en

sus frenos y además,

el 70% de sus componentes son reciclables.

Venga a conocer el Chrysler



CHRYSLER NEON LE

Neon a su Concesionario Oficial Chrysler-Jeep.

Encontrará un brillante coche y un gran amigo. Para más información:



neon
BRILLANTE EN POTENCIA

Llame al Tel. 900 160 016

CHRYSLER NEON desde 2.426.900 ptas.



UN BUEN AMIGO. UN GRAN COCHE.

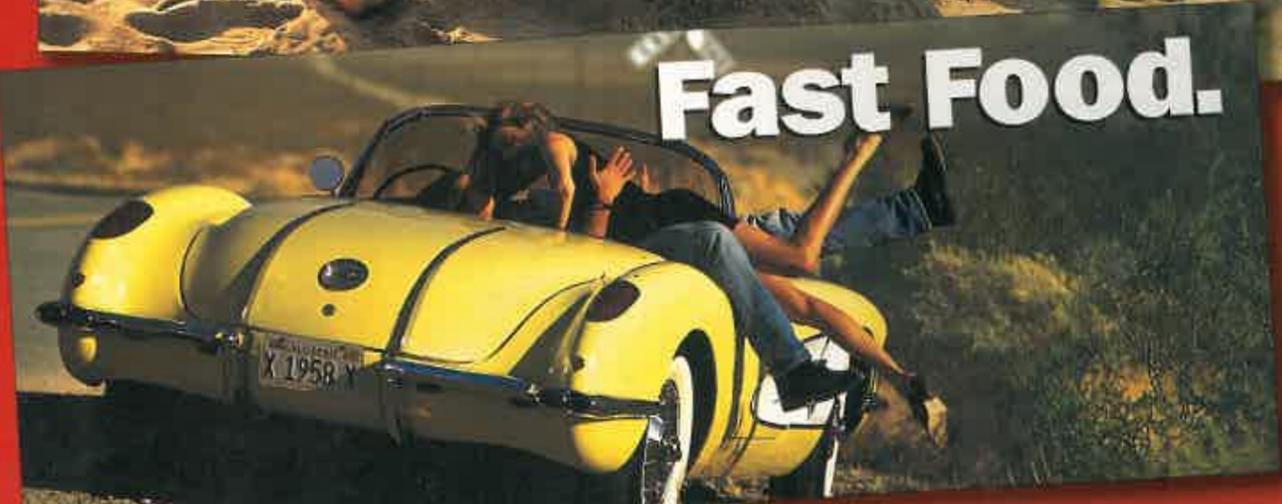


72 PUNTOS DE VENTA OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN TODA ESPAÑA





Hot Dogs.



Fast Food.



Niagara.

Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

Winston

El Genuino Sabor Americano.

PRUEBA A FONDO DE LOS NUEVOS RANGE ROVER

Motor 16

SEMANAL

27 de diciembre 1994

Núm. 584 • 375 ptas.

Todas las novedades del próximo año

ESTRELLAS '95



Nissan Maxima QX



Ford Galaxy



Audi A4



Ferrari 130



Mitsubishi MX



Alfa Romeo 146

LINTAS