



PEUGEOT 405



YA TIENE SUCESOR

Motor 16

A FONDO
NUEVO

28 de marzo 1995 • Núm. 597 • 375 ptas.

BMW 328i

Más seguro
Más cómodo y
Más potente



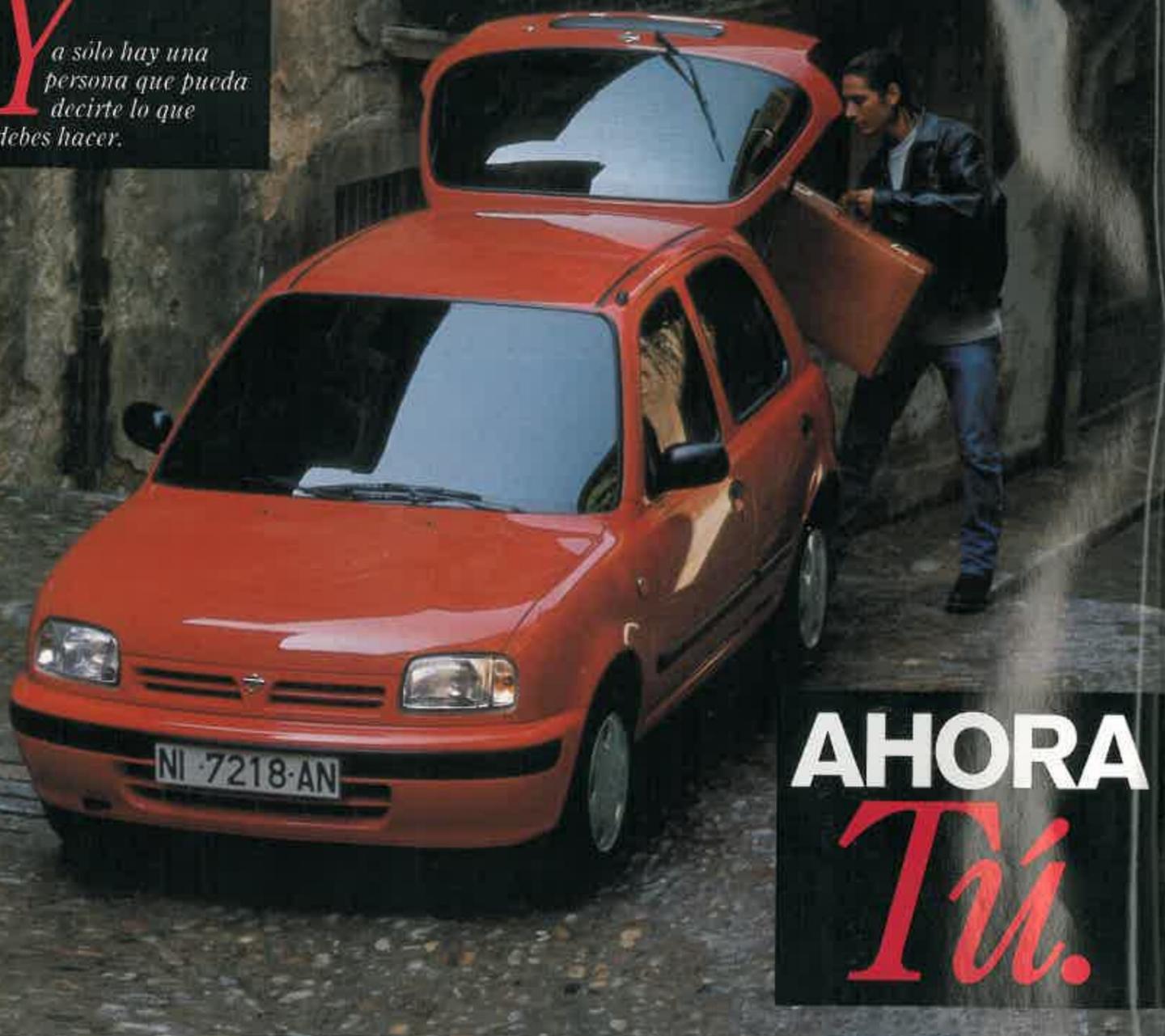
ESPECIAL FORMULA 1

TODOS LOS PILOTOS
LOS 17 GRANDES PREMIOS
NUEVO REGLAMENTO



TODOS LOS EQUIPOS
SENNÁ UN AÑO DESPUES
LOS CIRCUITOS

Ya sólo hay una persona que pueda decirte lo que debes hacer.



AHORA
Tú.

AHORA Micra.

En la vida uno debe descubrir qué es lo mejor para él. En los coches sucede lo mismo, pero existen pistas. Por ejemplo, es preferible que tengan 16 V, ABS, barras de protección lateral, dirección asistida, elevalunas eléctricos, doble catalizador



y una versión con cambio automático (CVT).
Es preferible pagar sólo **1.090.000 ptas.***
Y es preferible disfrutar de 3 años de garantía y 3 años de asistencia gratuita en carretera.
Así es el Nissan Micra
Naturalmente tú tienes la última palabra.



AHORA
Nissan

*P.V.P. recomendado versión 1.0 L 3 puertas (IVA, impuesto de matriculación, transporte, ahorro promocional y subvención del Gobierno incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para unidades matriculadas antes del 30.04.95 y vehículos en stock. Promoción no acumulable con otras existentes.

- 5 EDITORIAL**
- 8 PUNTO DE MIRA**
- 14 AL VOLANTE**
Chrysler Stratus. La marca americana continúa su desembarco en España con una berlina de estilizada línea.
- 18 FOTOS ESPÍA**
Nuevo Peugeot 506. El sustituto del 405 tiene ya formas definitivas.
- 24 A FONDO**
BMW 328i. El modelo más avanzado de la Serie 3.
- 30 Mazda Xedos 9.** Un automóvil japonés que aúna elegancia de diseño, buenas prestaciones e interior lujoso.
- 36 FUERA DE SERIE.**
Locos por el automóvil. Un centro de renovación y restauración de coches en París para apasionados del automóvil.
- 41 PRECIOS**
- 70 MOTOS**
Piaggio Zip&Zip Bimodale. El scooter italiano se ofrece con motor térmico y eléctrico.
- 74 CUENTENOS SU CASO**
- 77 ESPECIAL FORMULA 1**
Arranca una nueva era.
- 78 Todos los equipos y pilotos.**
Repaso a los protagonistas del campeonato.
- 84 Historia del fondo plano (II).**
- 90 Hace sólo un año.** La F-1 perdió hace un año a Senna.
- 94 El desafío.** Nuevo reglamento.
- 99 Cpto. de España de Rallyes.**
- 102 A todo gas**
- 106 JUAN BALLESTA**



36 El CIA, un centro de restauración de automóviles radicado en París.



70 Piaggio Zip & Zip Bimodale, con doble motor.



30 Mazda Xedos 9: japonés de lujo.



99 Arranca el Campeonato de España de Rallyes de Tierra con El Corte Inglés.



14 Chrysler trae a España una nueva berlina: el Stratus.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Fórmula 1: 680.000 ptas.



COCHE DEL AÑO EN EUROPA 1995



Fiat Punto: Coche del Año en Europa 1995. Un premio otorgado por un jurado de 56 periodistas del mundo del motor, de 21 países europeos, que confirma sus máximos niveles de seguridad, confort, potencia y tecnología. El mejor reconocimiento a la pasión, la innovación tecnológica y la investigación en busca de calidad llevada a cabo por Fiat, para hacer realidad este proyecto.

AHORA AIRBAG DE SERIE EN TODA LA GAMA.

FIAT PUNTO. LA RESPUESTA.



Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente
Jesús de Ramón-Laca
Vicepresidente Consejero Delegado
José-Ventura Olaguibel del Olmo
Director General de Publicaciones
José Luis Gutiérrez
Director General
Francisco Javier Aldea García

Director:
Angel Carhenilla

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Robledo. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **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). **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); M^a Belén Valdehita (Cierre). **Ilustraciones:** Jesús Espinosa, Enrique Llorca, Enrique Ortega, Francisco Podadera (Diseño). **Autoedición:** José M^a Gómez-Morán (jefe).

Director Comercial: José de la Hoz Pérez-Pla. **Publicidad:** Miguel Angel Durá, Elvira Aricha. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Director Financiero:** Juan Antonio Alvaro. **Personal:** José Carlos Lanuza. **Suscripciones:** Pepa Urizarra Valle. Tel: (91) 558 97 09. **Producción:** Manuel Martín.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: C/ Basauri, 17. Tel: 558 98 00. Fax: 558 96 62. Modem: 558 96 61. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1^a D. Tel: (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:** SGEEL. Avda. Valde-laparra, 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 1995. Depósito Legal: M.30.247.1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euroto, 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).

Ciudades libres de coches

ES verdaderamente imprescindible que exista una sensibilidad colectiva preocupada por mejorar la calidad de vida en las ciudades. Y esto no es entendible sin la existencia de una planificación tanto urbanística como del tráfico rodado, que nos aleje de la jungla actual. Urgen soluciones destinadas a que nuestras calles sean más accesibles para los peatones y que permitan disfrutar tranquilamente de unos edificios bien conservados, sedes o testigos de una historia común.

Ahora bien, apuntado todo lo anterior, lo que es una lástima es que parte de esa sensibilidad cívica ante los problemas urbanos se agrupe en movimientos cuya denominación, por sí misma, ya es demagógica. Este es el caso de un club llamado «Ciudades libres de coches», que está formado por representantes de los ayuntamientos de 40 ciudades de la Unión Europea, entre ellas, seis españolas, Barcelona, San Sebastián, Granada, Oviedo, Toledo y Sabadell.

Próximamente se van a reunir en un congreso, el segundo que celebran, a finales de este mes en Granada. Allí presentarán propuestas encaminadas a reducir de forma drástica el número de automóviles privados que ocupan actualmente el 80 por ciento del suelo de las ciudades. En su opinión, sólo producen efectos negativos en cuanto a la congestión, contaminación del aire y acústica, además del deterioro arquitectónico que ocasionan en los centros históricos.

Es curioso cómo cambian los tiempos. No hace mucho, éstos y otros ayuntamientos estructuraban sus planes urbanísticos dando preferencia a los coches. Ahora que está de moda todo lo ecológico y que vivimos una si-

tuación absolutamente agobiante, sólo se les ocurre tratar de imponer una serie de medidas que den rienda suelta a la persecución y caza del automovilista.

Es cierto que algo habrá que hacer y todos estamos de acuerdo. Pero es importante no olvidar que el transporte individual ha sido la única opción lógica que permitía al ciudadano la posibilidad de moverse por unas ciudades que crecían de forma desproporcionada y desordenada, que han sido cercadas paulatinamente por la proliferación de otras, de tipo «dormitorio» a las que ni siquiera dotaron de aparcamientos para sus propios habitantes, con lo que muchos de los problemas ya viejos en el casco urbano se fueron implantando a 25 ó 30 kilómetros del mismo.

Ahora parece que olvidamos que el automóvil era lo primero y más necesario que tenía que comprar, después de la vivienda, toda pareja que quisiera formar una familia. Era casi una herramienta de trabajo

más, pues le permitía evitar unos medios de transporte que, o funcionaban mal, o eran insuficientes y de poquísima calidad.

Es evidente que la solución para mejorar nuestras ciudades pasa por aportar soluciones que potencien los servicios públicos de transporte. Pero, para eso, es necesario generar confianza y poner a disposición de los usuarios unas líneas de autobuses fluidas y puntuales, que ofrezcan vehículos limpios, cómodos, confortables y, por supuesto, que no contaminen. Después se deberá contar también con una red de metro más extensa y un mayor servicio ferroviario de cercanías. Y más parkings y más baratos.

ANGEL CARCHENILLA

Para mejorar las ciudades es necesario potenciar el transporte público



Casa Fundada en Cuba en 1862.



UN LUGAR & UNA HORA & UNA COMPAÑIA & UNOS VASOS & UNOS HIELOS & UNOS LIMONES & UNA COCA-COLA.

BACARDI CON TODO

SEMÁFOROS

Mal asunto éste del cheque de Seat al embajador alemán y al Partido Socialista. Lo malo no es lo que ha ocurrido en el pasado; lo peor es la situación en que se mantiene a quien fuera máximo responsable de la compañía: cobrando un suculento sueldo simple y llanamente para que se mantenga callado. Aunque una entidad privada puede hacer con su dinero lo que crea más oportuno, no es ésta la mejor manera de limpiar la imagen de una compañía en la que han ocurrido cosas turbias y que ahora parece que inicia un nuevo camino por sendas más transparentes.

No es ninguna originalidad felicitar a la Infanta Elena por su boda. Pero esta publicación quiere sumarse a la que han expresado millones de españoles. Es, además, una excelente aficionada al automovilismo, como ha demostrado en las muchas ocasiones en las que se le ha visto por los circuitos e incluso haciendo de copiloto-pasajera. La Familia Real ha sido, desde el nacimiento del automóvil, una de las Instituciones impulsoras de este deporte y por ello no podemos dejar pasar la oportunidad de expresarle nuestra más sincera felicitación.



REGRESO AL TODOTERRENO

Lamborghini prepara el LM 003

MICHAEL J. Kimberley, presidente de Automobili Lamborghini, anunció, a la vista de los buenos resultados de la compañía en el último ejercicio, la puesta en marcha de nuevos proyectos. En primer lugar está el del nuevo deportivo que se presentó en el pasado Salón de Ginebra. El segundo es la vuelta de la marca al mundo del todoterreno, con un modelo que

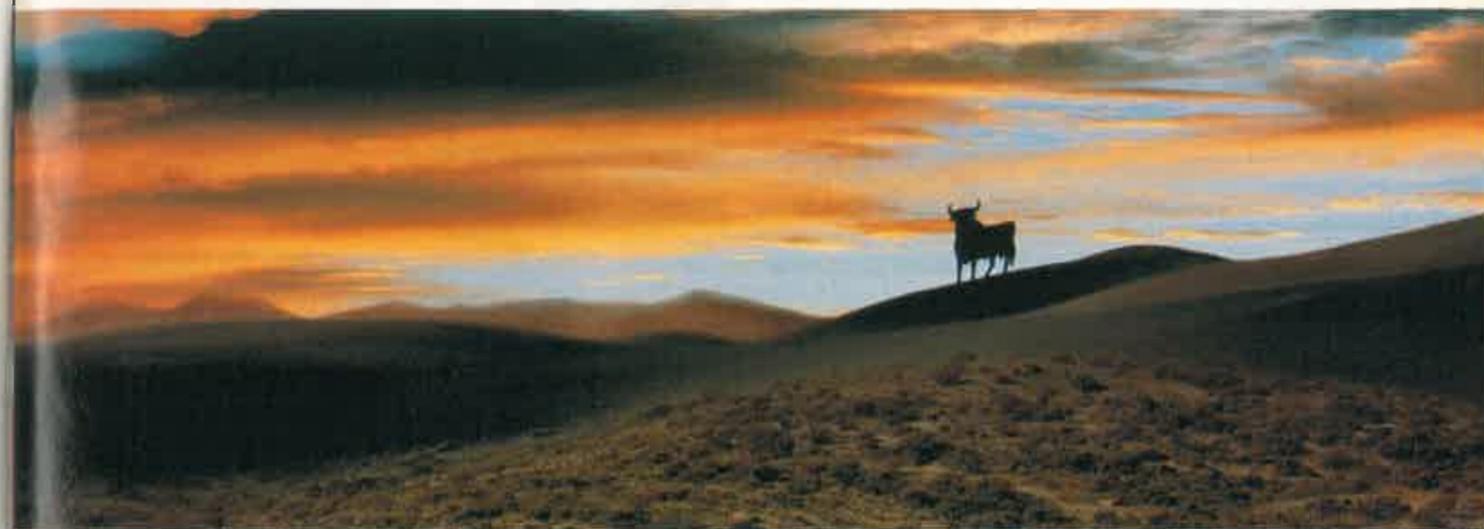
se podría denominar LM 003. Este será bastante más pequeño que su predecesor, el 002, pero por su nivel de lujo, refinamiento y, por supuesto, precio, se situará por encima del actual Range Rover. El motor que se utilizará en el LM 003 será el V10 de cuatro litros cuya potencia, en su adaptación al todoterreno, superará los 300 caballos.

PARA LA FLOTA DE LA POLICIA

Coches españoles en Palestina

AUTOMOVILES donados por España y coches robados en Israel son la base de la flota automovilística de la policía palestina. Los coches son arreglados y pintados de nuevo, pues las fuerzas de seguridad del nuevo estado no tienen medios económicos para comprar vehículos de primera mano. En la fotografía, realizada por Ricki Rosen/Saba para Radial Press, aparecen parte de los 50 Seat Toledo que el Gobierno español ha regalado a su homónimo palestino para que su policía pueda

patrullar en la franja de Gaza. En su visita a Palestina, el ministro del Interior, Juan Alberto Belloch, presidió la entrega de estos vehículos. Esta donación se inscribe dentro del programa de fondos de nuestro Gobierno en materia de cooperación internacional y, en este caso concreto, para el desarrollo de Palestina. El propio Yasir Arafat, Jefe de la Autoridad Nacional de Palestina, -a través de la Agencia Efe- agradeció a Felipe González y al Rey Juan Carlos su amistosa aportación.



ADIVINA QUIÉN CORRE ESTE AÑO EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYS.

SEAT, CON EL NUEVO IBIZA GTI 16V, Y TÚ. PORQUE SEAT, TE OFRECE LA POSIBILIDAD DE PARTICIPAR EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYS CON TU PROPIO SEAT IBIZA GTI 16V.



PARA MÁS INFORMACIÓN: SEAT SPORT. AVDA. CAN AMAT, Nº 7. 08630 ABRERA. TEL (93) 770.20.38 FAX 770.01.31

FORD PROSIGUE SU EXPANSION

Los modelos Mondeo y Fiesta están logrando unas ventas que se aproximan a los 700 millones de dólares en Brasil, Argentina y Chile. Por otro lado, Ford Motor Company está estudiando la posibilidad de fabricar vehículos Ford en la India mediante una joint venture con Mahindra & Mahindra Limited para dar servicio al mercado indio que se encuentra en pleno crecimiento. En el curso del año pasado, los buenos resultados obtenidos por las operaciones de automoción y los servicios financieros, junto con un mercado en franca mejoría en todo el mundo, han tenido como resultado unas ganancias totales en 1994 para Ford Motor Company de 5.300 millones de dólares, lo que supone un récord.

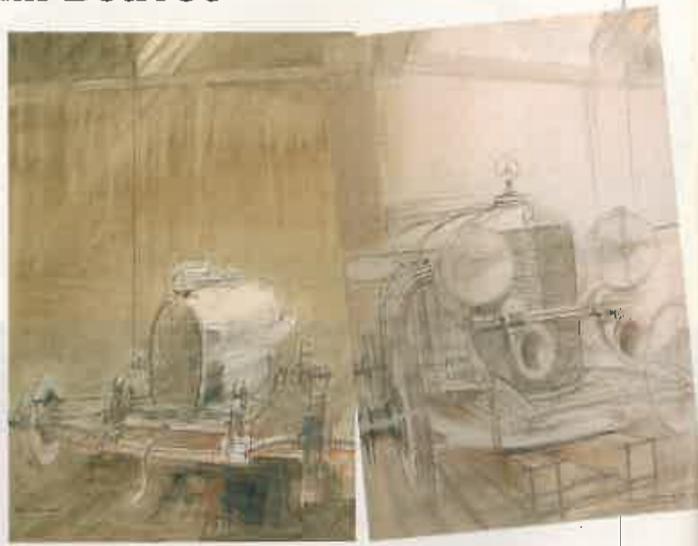
JORNADA SOBRE SEGURO, AHORRO Y FISCALIDAD

UNESPA, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras, organiza en Madrid, el próximo día 27 de marzo la Jornada sobre Seguro, Ahorro y Fiscalidad. La cuota de inscripción es de 50.000 pesetas por participante (20% de deducción a los afiliados a UNESPA) y comprende la asistencia a la jornada, la entrega de documentación, café y almuerzo. Más información en el teléfono 562 47 30.

ARTE Y AUTOMOVIL

Grabados de Paul Bouvot

LA galería Vitesse, de París, especializada en objetos de arte relacionados con el automóvil (y muy especialmente pintura y diseño), pone a la venta una edición limitada de dos grabados de Paul Bouvot, un artista muy conocido, responsable de la dirección de estilo de Peugeot. Se trata de dos dibujos, en lápiz y carboncillo, bautizados «Bugatti 35 Grand Prix» y «Mercedes Benz SSKL 1927/31». Bouvot dibuja automóviles con un gran virtuosismo. En su tablero, conjuga las técnicas de la mina y el carboncillo de una manera delicada, recurriendo al color para subrayar y realzar algunos detalles. La sensación de inacabado de sus trabajos se opone al gesto seguro y preciso para dar forma y volumen.



Con un formato de 100 x 70 centímetros,

el precio de cada grabado es de 700 francos, más gastos de envío. Para más información contactar con el fax 33 1 42 25 48 13, Galería Vitesse, en París.

Suben los peajes de las autopistas

EL Ministerio de Economía ha autorizado a las empresas concesionarias de autopistas a subir los precios de los peajes en la cuantía determinada por la Ley: el 95 por ciento del índice de precios al consumo (IPC) del año anterior. Con el redondeo a las cinco pesetas siguientes, los peajes han subido un 4,2 por ciento, que viene a sumarse al que ya se produjo

el 1 de enero pasado, cuando el IVA subió del 15 al 16 por ciento y que suma casi el 5 por ciento para este año 95.

Como ejemplos de la subida, el peaje para un automóvil de turismo en el tramo La Junquera-Zaragoza ha pasado de 4.130 a 4.300 pesetas; Villalba-Adanero, de 1.030 a 1.075 pesetas; y Zaragoza-Bilbao, de 4.520 a 4.705 pesetas.

FRANCIA

Disminuye el número de accidentes

DURANTE el pasado año, 8.533 personas fallecieron en las carreteras francesas, lo que supuso una reducción del 5,7 por ciento en comparación al año anterior.

El país vecino sigue progresando en la reducción de accidentes de tráfico, pese a ocupar, hasta la fecha, uno de los últimos lugares en siniestralidad del continente europeo.

Como datos significativos de la realidad francesa conviene señalar los siguientes; el número de muertos en motocicleta ha disminuido apreciablemente (de 945 hace tres años a 816 en el pasado año, con un incremento importante en el parque moto-

ciclista) gracias al uso generalizado del casco protector.

La franja de edad comprendida entre 15 y 24 años ha reducido su siniestralidad en más del 9 por ciento (el doble que el conjunto), especialmente por los controles de alcoholemia durante los fines de semana.

La puesta en vigor del carné por puntos y la reducción de la velocidad permitida en ciudad no ha marcado un punto de progresión importante en la curva del descenso de accidentes. Se han retirado puntos a 803.000 conductores y se han efectuado controles preventivos de alcohol a un total de seis millones de franceses.

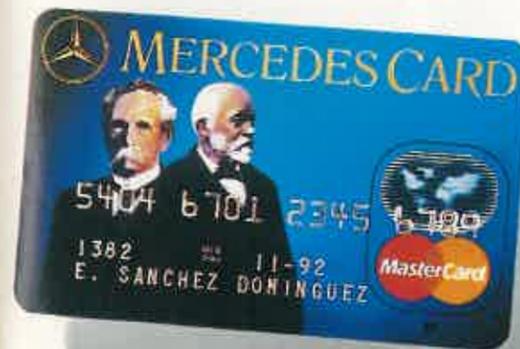
LA MODA QUE VIENE DE AMERICA

Las tarjetas de crédito llegan al automóvil

HACE ya tres años, General Motors puso en funcionamiento (copiando la idea a las compañías aéreas) una tarjeta de crédito que permite que, cada vez que se utiliza, se acumule una cantidad de dinero (normalmente el 1 por ciento de la cantidad abonada) en una cuenta de ahorro para la compra de otro coche, servicios o accesorios. Un usuario de este tipo de tarjetas, que la utilice siempre que llene su depósito de gasolina, al cabo de tres años puede haber sumado más de mil dólares, a descontar en la compra de un nuevo modelo.

Con parecido planteamiento, otras compañías americanas han lanzado sus propias tarjetas. Esta moda llega ahora a Europa. Peugeot-Francia acaba de lanzar su tarjeta, que puede beneficiarse de hasta 6.000 francos en descuentos (150.000 pesetas). A esta iniciativa con toda seguridad seguirán otras.

En España ya existen tarjetas acumulativas, preferentemente de carácter benéfico y asociadas a las grandes marcas de crédito, como Visa o Diners. MOTOR 16



ha podido saber que algunas entidades automovilísticas están estudiando su implantación. El único problema es que, en un futuro próximo, el usuario no sabrá con qué pagar sus compras: con la Visa que le proporciona ingresos a Ayuda en Acción; con la tarjeta de El Corte Inglés que le ofrece puntos para un fin de semana de vacaciones; o con la Red 6000 que le ofrece una cartilla de ahorro con un interés del 10 por ciento anual.

De buena fuente

Bélgica quiere limitar la velocidad a los coches nuevos.

El Gobierno belga estudia la posibilidad de implantar en todos los coches matriculados nuevos un sistema que limite la velocidad a 150 kilómetros por hora. Aunque por ahora es sólo un proyecto, un reciente estudio pone de manifiesto que la mayoría de los ciudadanos belgas estarían de acuerdo con la medida. Sin embargo, es difícil que la medida se ponga en marcha por la dificultad en armonizar la normativa europea.

Nuevo motor diesel para el Renault Espace...

La aparición de los monovolúmenes del grupo PSA ha acelerado los planes de lanzamiento de un nuevo motor turbodiesel. Su gran novedad es el turbo de geometría variable, que mejora la respuesta a bajo régimen. El nuevo motor incrementa la potencia hasta 88 caballos. Comenzará a comercializarse en julio en Francia.

...Y para el Volvo 850.

El fabricante sueco no quiere mantenerse al margen de la moda diesel, que hace furor en la Europa meridional, en este segmento del mercado. Para ello, volverá a recurrir al grupo Volkswagen que ya le proporciona un motor de 6 cilindros para su serie 900. Para este caso concreto, Volvo parece que utilizará el cinco cilindros de inyección directa. El 850 turbodiesel estará en los mercados europeos antes de finalizar este mismo año.

Preocupación por el airbag.

Compañías de seguros están mostrando su preocupación por algunas consecuencias del airbag. Han detectado que el airbag produce lesiones si los conductores no tienen en cuenta elementales medidas de seguridad, como abstenerse de hablar por teléfono o fumar. Pese a ello, los aseguradores se muestran partidarios de la implantación de la bolsa en todos los automóviles. Eso sí: no conocemos que hayan bajado el importe de sus pólizas a los vehículos equipados con este elemento.

Representantes sindicales en el Salón de Ginebra.

Seat invitó al Salon de Ginebra a sus representantes sindicales. Aunque no ha faltado quien ha considerado este viaje como un premio, lo cierto es que la empresa ha querido demostrar a los sindicatos el importante papel de Seat en el concierto europeo y nada mejor que Ginebra para verificarlo.

MUSICA SOBRE RUEDAS

HOY les vamos a ofrecer una de las muestras más variadas que hayamos tenido en esta sección en mucho tiempo.

Incluso con la posibilidad de invitarles a cantar personalmente, ayudados, eso sí, por la voz de Moncho. Porque acaba de aparecer un disco titulado «Moncho. El bolero» (Horus CD-35045) que consta de dos partes. En el primer compact, porque se trata de un lanzamiento doble, Moncho ha incluido 14 famosísimos boleros clásicos («La barca», «El reloj», «Nosotros», «Historia de un amor», etc.) muy bien cantados. Y en el otro, las mismas versiones, pero sin la voz solista. Con ellas, y con las ventanillas del coche cerradas, podemos cantar a todo pulmón intentando emular las acarameladas versiones que realiza Moncho. Después de una buena ración de boleros propios, conviene volver a escuchar los de Moncho, sobre todo para no perder el respeto a esta música.

Sophie B. Hawkins es una joven norteamericana en la línea de esas sólidas cantautoras capaces de hacer también suyas las mejores canciones ajenas. Siempre se ha dicho que quienes se acompañan de la guitarra componen de una forma muy diferente de quienes lo hacen con el piano. Pues bien, Sophie es una maestra de la percusión, que estudió en conservatorio, lo que indica otra manera de hacer las cosas. Y no sé si será por los tambores, o por su talento natural, pero Sophie es una cantautora original, como demuestra su segundo álbum entre nosotros, «Whaler» (Sony CBS 466512 2). Le recordará a alguna otra cantante, pero todo lo que canta es suyo.

Vamos por la segunda parte de la que será nueva trilogía de Silvio Ro-

dríguez. El primer disco se llamaba «Silvio» y este segundo «Rodríguez» (Fonomusic CD-8026), su apellido paterno, pues a su padre, Dagoberto Rodríguez, va dedicado. El tercero llevará el apellido materno. En poco se diferencia esta segunda entrega de lo que fue la primera. Un disco muy íntimo, con acompañamientos muy simples protagonizados por la guitarra de Silvio que produce todos los sonidos, vocales e instrumentales, que sueñan en la grabación. Seguramente es la faceta que más gusta a sus innumerables seguidores que intentan repetir una y otra vez sus canciones y por eso aborrecen complicados acompañamientos. Pero al contrario de lo que recomendábamos con Moncho en el primer disco, no intente acompañarse a la guitarra mientras conduce. Aunque no está expresamente señalado en el código de la circulación, tiene sanción.

Pat Metheny es uno de los genios indiscutibles de la guitarra eléctrica actual. Pero es, además, muchas otras cosas. Los jazzistas se lo apuntan a sus listas y los aficionados a la new age lo consideran uno de los suyos. Creo que en su último trabajo, «We live here» (MCA Geffen GED 24729), está más cerca del jazz que de la música de la nueva era. Pero es un jazz tan suave y acogedor, tan tranquilo y relajante, que a nadie extraña que ambos movimientos musicales se lo disputen. Para oírlo en el coche, es recomendable en casos en que estemos pasados de vuelta porque nos ayudará a tranquilizarnos. Pero ojo con escucharlo cuando la conducción sea rutinaria y aburrida, porque podría relajarnos en exceso, incluso adormecernos.

JOSÉ RAMON PARDO

LO MEJOR DE LA F-1 Y LOS RALLYES

Las mejores imágenes del pasado Campeonato Mundial de F-1 y de Rallyes han sido recogidas por Kalender Vídeo S.A. en sus nuevas entregas «racing». Completos resúmenes de todas las pruebas, con información detallada de la pretemporada, los entrenamientos y las carreras de unos Mundiales que se decidieron en la última prueba. La lucha entre Auriol y Sainz por el título de Rallyes y de Schumacher frente Hill en la F-1... y el recuerdo para el



piloto más rápido de la historia de la Fórmula Reina, el brasileño Ayrton Senna y para Roland Ratzenberger, ambos fallecidos trágicamente en el Gran Premio de San Marino. Los Mundiales 94 de F-1 y Rallyes están contenidos en carátulas de doble cinta con dos horas de duración y se comercializan en grandes almacenes y tiendas especializadas, como Libro Motor, al precio de 2.995 pesetas cada uno.



TABENZIA

MOMO - EL ESTILO INCONFUNDIBLE.

OLYMPIC III Piel-Madera

MOMO CORSE

ANATOMICO Piel-Madera

ACROPOLIS

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



CHRYSLER STRATUS

BUENA SALUD

Chrysler está decidida a expansionarse con fuerza en Europa. Tras el Neon, llega ahora el modelo inmediatamente superior, el Stratus, que empezará a comercializarse en España a partir del próximo primero de abril.



CON cuatro metros setenta de largo y una línea muy en sintonía con la estética actual, el Stratus ha sido diseñado pensando en Europa. Esta berlina de nivel medio-alto, sucesora del Saratoga, se destaca a simple vista de sus homologos de otras marcas por un original frontal

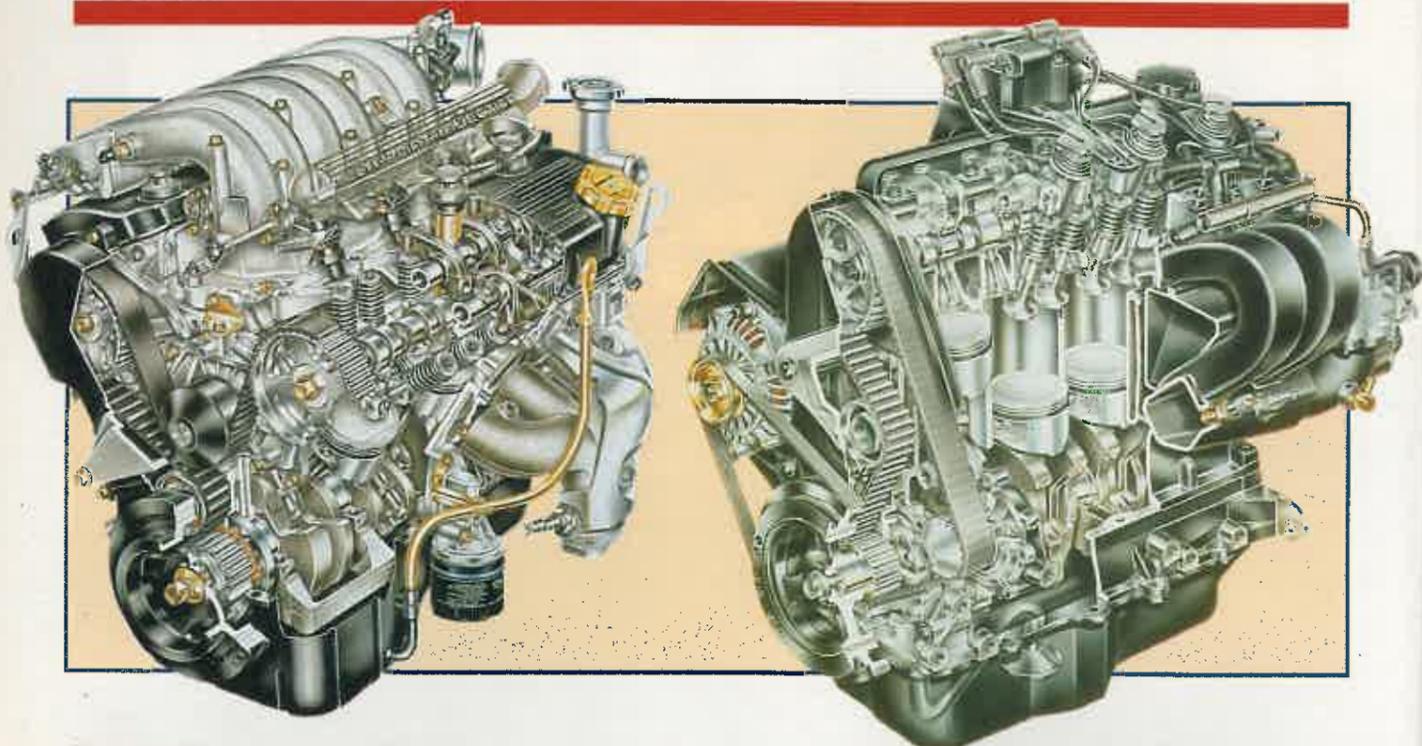
de indudable y elegante atractivo. Por lo demás, sigue el patrón impuesto por la mayor parte del segmento en cuanto a sus planteamientos estilísticos. Los esbeltos grupos ópticos, junto al ya comentado frontal, serán los caracteres diferenciadores principales para

distinguir al Stratus en la calle. Cuatro serán las posibilidades de elección de los clientes españoles en la gama prevista para esta temporada. El Stratus puede estar motorizado por el dos litros de 130 caballos ya presentado en el Neon o por un nuevo 2.5 de seis cilindros con

160 caballos de potencia. Ambas motorizaciones pueden ir a su vez en dos niveles de acabado, denominados LE y LX. El LX aporta al coche dos altavoces más en el sofisticado equipo de sonido servido de fábrica, sistema de control de velocidad de crucero, llantas de aleación

y faros antiniebla; además, el 2.5 puede incorporar tapicería de cuero. En cuanto al 2.0, puede así mismo optarse por un cambio manual de cinco relaciones o bien por uno automático, mientras que en el 2.5 solo existe la posibilidad del cambio automático.

Las versiones LE de cada motorización costarán en nuestro país tres millones cuatrocientas mil pesetas en el caso del 2.0 y cuatro millones cien mil el más potente 2.5, siempre hablando de los niveles básicos de acabado. En esta primera presencia del nuevo modelo, Chrysler



Para muscular al Imponente americano se ha recurrido a un seis cilindros en V de 160 caballos (izquierda) y al cuatro cilindros en línea de 130 caballos que tan buenos modos ha demostrado en el Neon (derecha). La versión V6 sólo podrá ser automática.

ha hecho una previsión inicial de 800 unidades en los primeros 12 meses, de los cuales un 80 por ciento serán 2.0 manuales y el resto automáticos de ambas motorizaciones. La elegancia exterior emana tam-

bién con vistosidad desde el interior del habitáculo. Los materiales y el diseño son de calidad, aunque algunos detalles chocan a ojos del europeo, acostumbrado ya a un estándar en cuanto a acabados. Así, sorpren-

de que el respaldo posterior abatible sea de una sola pieza y que, en contra de lo habitual en berlinas de alto nivel, no disponga de un reposabrazos abatible. Al igual que en el Neon, el capó trasero no está guardado, con lo que el amplio maletero deslució estéticamente al mostrar desnuda la chapa y el cableado. No obstante, Chrysler-Jeep Iberia está trabajando sobre este detalle en concreto para subsanarlo en las unidades que lleguen España.

Estas dos versiones, 2.0 y 2.5, no se diferencian en nada exteriormente si comparten el mismo nivel de acabado. Ni siquiera unas siglas traseras dan pistas sobre la diferencia mecánica y sólo el más observador se dará cuenta en el escape de sección ovalada del de la versión 2.0 de cuatro cilindros.

En marcha, este último motor sigue haciendo un alarde de eficacia y temperamento, como ya demostró en el Neon. Suavísimo de respuesta, agradable de conducir, tanto en manual como en automático, y especialmente sobrio, es todo un ejemplo del buen hacer de Chrysler al respecto. El V6, por su parte, empuja con una fuerza insospechada desde muy bajos regímenes y su cambio automático aprovecha de forma adecuada en cada circunstancia es-



La estética lateral no se desmarca de la tendencia en el segmento. En el interior encontramos amplias plazas y un buen maletero. Curiosamente el respaldo se abate en una sola pieza.



te potencial. Además, el mando puede usarse para seleccionar manualmente la segunda y tercera relación, lo que supone una ventaja añadida en montaña aunque la segunda, de carácter claramente ciudadano, se queda muy corta por su excesivo salto con la tercera.

En cuanto al comportamiento, el Stratus goza también de un saludable cuerpo a tono con la convincente musculatura de sus motores. La suspensión en particular está muy bien conseguida en su compromiso general y hace que el coche apoye con firmeza pero sin resultar brusco en su amortiguación. La excesiva desmultiplicación de la dirección asistida (de dureza variable) y la gran talla del arco del volante hacen que se pierda un poco



El frontal y los grupos ópticos son los que distinguen al Chrysler Stratus. Su marcha, con ambas motorizaciones, se distingue por la suavidad, eficacia y una conducción muy agradable, la acertada suspensión ayuda en una gran medida a ello.

de precisión en curvas enlazadas pero la sensación es de estabilidad y dominio en todo momento.

Frenando se nota la diferencia entre el LE y el LX, ya que éste último viene con cuatro discos con equipo de antibloqueo de frenos, mien-

tras que en el LE es opcional y monta tambores traseros. Chrysler ha incidido de forma importante en la seguridad pasiva, llevando a cabo un laborioso desarrollo de la carrocería, dotada de múltiples refuerzos rígidos que aíslan el habitáculo ante colisiones. Así mismo las plazas delanteras tienen dos generosas bolsas hinchables en caso de accidente, desarrolladas simultáneamente con el resto de elementos de seguridad del Stratus. Comentar, respecto al confort, que las

amplias plazas delanteras adolecen de un diseño no del todo adecuado del respaldo, con apoyos lumbares demasiado altos y que se hacen notar al cabo de un rato.

JUAN LUIS SOTO

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 SOHC	2.5 SOHC V6
Disposición	Delantero transversal.	Delantero transversal.
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V.
Cilindrada (c.c.)	1.996	2.497
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección multipunto.
Compresión	9,8 a 1	9,4 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	130 cv/5 850	160 cv/5 950
Par máximo / l.p.m	17,7 mkg/4 950	21,8 mkg/4.400
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantero.	Delantero.
Caja de cambios	Manual 5 marchas/aut.	Automática.
DIRECCIÓN Y FRENSOS		
Sistema	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos/tambores.	Discos/tambores.
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente.	Independiente.
Trasero	Independiente.	Independiente.
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.350	1.435
Largo/ancho/alto (mm)	4.725/1.804/1.374	4.725/1.804/1.374
Capacidad del depósito (l)	60	60
Volumen del maletero (l)	436	436
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	No declarada.	No declarada.
Velocidad Máxima (km/h)	No declarada.	No declarada.
Consumo Urbano (l/100 km)	11,3	13,3
A 90 km/h (l/100 km)	6,4	7,4
A 120 km/h (l/100 km)	7,7	9,9



PEUGEOT 506

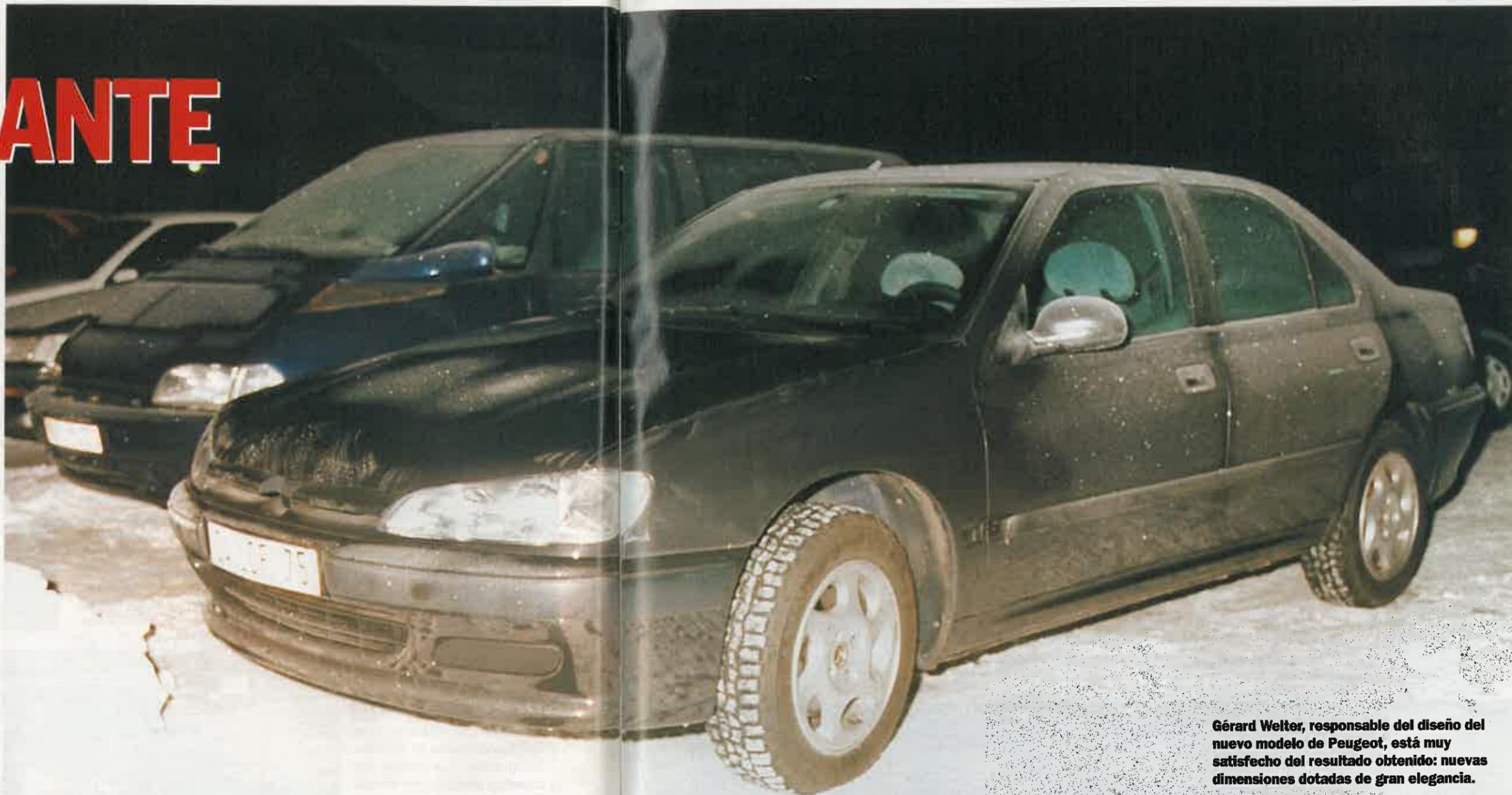
ASPIRANTE A REY

El 506 llegará al mundo de automóvil con los firmes propósitos de sustituir a su hermano menor, el 405, y desbancar al Renault Laguna, instalado desde hace tiempo en un lugar privilegiado de este segmento.

Y A sólo quedan unas pocas semanas en el calendario para el lanzamiento del Peugeot 506, heredero del 405, que nace con la aspiración de desbancar al Renault Laguna del reinado del segmento. Está previsto que en el próximo Salón de Francfort la marca del león desvele las líneas definitivas del modelo que debería comenzar su andadura comercial a final de año. Aunque en el mundillo del automóvil se ha bautizado a este modelo con el nombre de 506, no es seguro que finalmente se llame así, aunque la lógica y la actual sucesión de números que emplea la marca parece ir por este camino. Internamente, el futuro 405 es conocido con el nombre clave D-80.

El nuevo coche será bastante más grande, sobre todo por dentro, que el actual 405, cuyas versiones básicas se solapan con el 306 Sedan. Esto se ha conseguido alargando la distancia entre ejes, que en el actual es de 2,67 metros.

El responsable del diseño del nuevo coche, Gérard Welter, se



Gérard Welter, responsable del diseño del nuevo modelo de Peugeot, está muy satisfecho del resultado obtenido: nuevas dimensiones dotadas de gran elegancia.



En la parte trasera del Peugeot 506, unos generosos grupos ópticos ocupan parte del maletero.



muestra especialmente satisfecho del resultado obtenido, ya que las nuevas dimensiones se acompañan de un aspecto mucho más elegante, con unos faros muy finos y anchos, de acuerdo con las nuevas tendencias de diseño. Por detrás, unos generosos grupos ópticos ocupan parte del maletero. El capó es plano y termina con un discreto alerón integrado en el coche. En general se mantienen las formas del coche y algunos detalles, tales como las puertas que suben hasta integrarse en el techo.

En el apartado mecánico no hay



El nuevo Peugeot 506 será bastante más grande; se acercará a las medidas del 605, que aparece a la izquierda en la foto.

grandes novedades, ya que el 506 heredará las principales características de su predecesor. Básicamente la gama de motores se iniciará con el 1.6 de 90 caballos y culminará en principio con un dos litros turbo de 150 caballos. No obstante, para equipararse con la competencia, Peugeot contará con un motor de seis cilindros en V cuya potencia rondará los 170 caballos. Se trata de un motor de tres litros totalmen-

te nuevo, puesto que el ángulo que conforman ambas bancadas de cilindros es de 60 grados, mientras que en el V6, que actualmente se utiliza en los 605, la V es de 90 grados. Más adelante habrá una versión de claro talante deportivo que dispondrá del motor dos litros de cuatro válvulas por cilindro y turbo que desarrolla 196 caballos. Esta versión irá dotada de tracción a las cuatro ruedas. En cuanto a motores

diesel, habrá posibilidades de elegir entre 80 y 110 caballos de potencia.

Para 1996 aparecerá la versión familiar, en la cual sólo se podrá disponer de la gama intermedia de motores. Todavía está sin definir si aparecerá un coupé realizado sobre la base del futuro 506 con la misión de competir con modelos tales como el Opel Calibra o el Ford Probe. ●

AUTOMEDIA



El PRINCIPIO



*Todavía recuerdo su matrícula, no en vano fue mi primer "automóvil".
Mi sueldo de recién Licenciado se iba en pagar las letras.
Aquel cochecito era capaz de todo, de llevarnos a la playa,
de subir a la estación de esquí y de algunas "cosillas" más.
¡Si aquel coche hubiese hablado!*

Omega

La Culminación



Equipamiento de serie MV6: Doble airbag gran tamaño, ABS, Aire acondicionado, Servodirección, Ordenador de a bordo y Check-Control, Cierre centralizado por control remoto, Alarma y sistema antirrobo con inmovilizador, Suspensión regulable automáticamente, Asientos regulables electrónicamente, etc...

Desde aquel primer coche, seguro que su historial automovilístico está repleto de viajes inolvidables, de divertidas anécdotas y estrenos sonados. Hoy la ilusión revive, se abre una página culminante en su particular trayectoria, con el Omega, el automóvil que encumbra sus sueños automovilísticos. Con un impresionante despliegue en ingeniería alemana, confort y seguridad.

Admire su soberbio diseño, Berlina o Caravan.

Imagine el poder de sus motores Ecotec 2.0i (136 CV), 2.5i V6 (170 CV), 3.0i V6 (211 CV) o Turbodiesel 2.5 (130 CV).

Pero el Omega supera la más ambiciosa descripción, es el nuevo símbolo de su clase. Por placer de conducción, por conjugar magistralmente la racionalidad y la emoción. No dude en venir a conocerlo de cerca. Descubrirá el punto culminante de su trayectoria automovilística. La culminación, el Omega.

OPEL 

Es el BMW de la Serie 3 alto de gama y por lo tanto más potente. Nacido para reemplazar al BMW 325, aporta un refinado, ligero y admirable motor de 2,8 litros de cilindrada de consumo reducido y brillantes prestaciones.

DISEÑO	☆☆☆
ACABADO	☆☆☆☆
PRESTACIONES	☆☆☆☆
CONFORT	☆☆☆
SEGURIDAD	☆☆☆☆
CONSUMO	☆☆☆☆
PRECIO	☆☆

BMW ha retomado para su nuevo modelo, la denominación de un clásico de los años 30. El BMW 328 de 1937 era un automóvil deportivo de dos plazas animado por un motor de dos litros con 80 caballos. El BMW 328 que acaba de aparecer es una máquina de 193 caballos de potencia con un alto grado de tecnología. Por el momento se ofrece con carrocería coupé (5.462.000 pesetas),

cabrio (6.449.000 pesetas) y berlina de cuatro puertas, que es la probada. Más adelante se sumará la versión familiar o Touring.

El motivo de crear un nuevo motor para el alto de gama de la Serie 3 de BMW no ha sido el incrementar la potencia —el 328 desarrolla tan sólo un caballo más que el 325— sino ofrecer un motor mucho más cómodo de usar, más silencioso y económico, no obstante el aumento de cilindrada. Construido en aluminio, el nuevo propulsor aporta

BMW 328i

VIRTUDES	DEFECTOS
Motor brillante y refinado	Precio elevado
Frenos potentes	Espacio en las plazas traseras
Calidad de acabado buena	Equipamiento en función del precio

PRECIO: 5.313.0002 PTAS.



BMW 328i
ESTRENA MOTOR

entre otras cosas la ventaja de pesar menos, alrededor de 31 kilos. Pero la principal ventaja de este propulsor es la enorme cantidad de par que empieza a entregar desde pocas revoluciones. En la práctica se traduce en un motor de elasticidad ejemplar, que empuja con el vigor de que son capaces 193 caballos, pero sobre todo es un motor tremendamente fácil de conducir. Sorprende la suavidad de su funcionamiento, la progresión y a la vez energía con la que responde cada vez que se pisa el acelerador. Es capaz de alcanzar los 235 kilómetros por hora a 6.000 revoluciones del motor. Sin llegar a estos límites, no deja de ser una provocación el pisar a fondo el pie derecho y sentir cómo se dispara y alcanza la barrera de los 200 kilómetros por hora sin que uno apenas se percate. Comparado con el motor del BMW 325i, el 328i consigue unas prestaciones muy a la par, pero es en recuperaciones donde se desmarca. Tarda casi un segundo menos que el 325 en recuperarse de 80 a 120 kilómetros por hora. Es una de las ventajas de tener mayor cilindrada y, en consecuencia, tam-

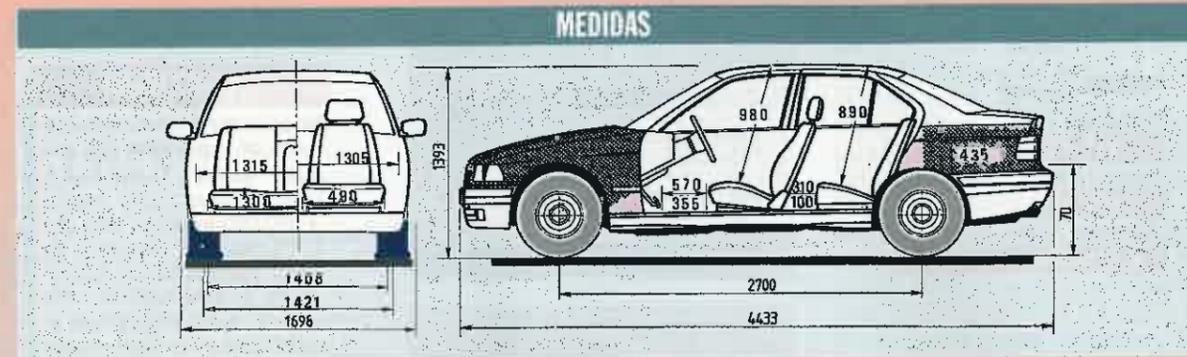


El interior del nuevo BMW 328i poco difiere del del BMW 325i al que reemplaza. Mantiene una calidad notable en su terminación y unas plazas traseras más bien estrechas para su categoría.



bién más fuerza a menos régimen del motor.

Otro de los objetivos que BMW ha perseguido y conseguido con este motor es bajar de manera considerable el consumo de gasolina. La mayor cilindrada ha permitido un aumento de la cifra de par a menos revoluciones; esto a su vez ha consentido alargar los desarrollos del cambio y en consecuencia reducir el consumo de gasolina. Si se circula a velocidad permitida, la media de litros de gasolina cada cien kilómetros es de 9,8, dos litros menos que con el motor del 325 y desde ♦♦♦



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata en aleación de aluminio. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.793 c.c. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 84 mm. Compresión: 10,2 a 1. Potencia máxima: 193 CV (142 Kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 28,5 mkg (280 Nm) a 3.950 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo a partir de 91 octanos.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,2 km/h.

DIRECCION

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 285 mm). Traseros: Discos (ø 280 mm). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION

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

RUEDAS

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

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.320 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	236
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,9
1.000 m salida parada	29,2
De 0 a 100 km/h	6,8
Recorriendo (metros)	110
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,5
recorriendo (metros)	207
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,8
recorriendo (metros)	272

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	11,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,9
En conducción rápida	19,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,0
A 140 km/h de cruceo	8,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	615

FRENOS

A 60 Km/h:	14,3 m.
A 100 Km/h:	42,1 m.
A 120 Km/h:	62,7 m.

SONORIDAD

Al ralentí:	42,4 dB.
A 60 Km/h:	60,5 dB.
A 90 Km/h:	61,5 dB.
A 120 Km/h:	65,9 dB.
A 140 Km/h:	69,0 dB.
A Tope:	73,8

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	
Cuentavueltas	●
Termómetro de aceite	●
Termómetro de agua	●
Indicador 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	●
Aper. maletero desde el int.	●
Aire acondicionado	●
Climatizador automático	●
Salida de aire plazas post.	●
Techo solar	●
Llantas de aleación	●
Lavafaros	●
Limpia luneta post.	●
Faros para niebla	●
SEGURIDAD	
Airbag conductor	●
Airbag acompañante	●
Pretensor cinturones	●
Asiento para niños	●
Reposacabezas traseros	●

OPCIONES:

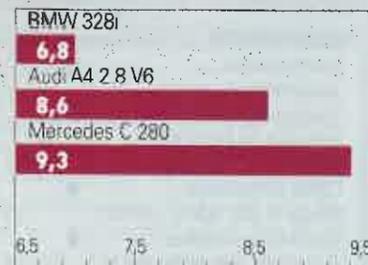
Diferencial autoblocante: 104.923 ptas. Control de tracción: 209.054 ptas. Airbag acompañante: 123.150 ptas. Volante regulable en altura: 25.042 ptas. Techo solar eléctrico: 179.732 ptas. Pintura metalizada: 115.273 ptas. Alarma con mando a distancia: 110.798 ptas. Control automático de velocidad: 62.130 ptas. Computadora: 83.686 ptas. Lavafaros: 48.024 ptas. Reposacabezas traseros: 24.884 ptas. Elevalunas traseros+delanteros: 104.289 ptas. Tapicería en cuero: 293.850 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



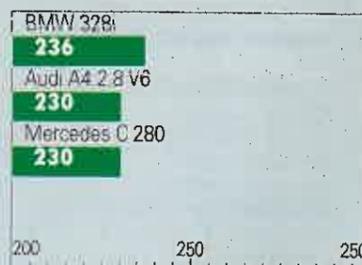
ACELERACION (De cero a 100 Km/h, en sgs)



CONSUMO MEDIO (litros cada 100 kms)



VELOCIDAD MAXIMA (km/h)



CONCLUSION

No podía ser de otro modo, los rivales del nuevo BMW 328i son Audi y Mercedes. El Audi A4 2.8 V6 es la oferta más barata (4.990.000 pesetas), pero con 174 caballos es también la de menor potencia con un equipamiento de serie bastante completo. El Audi, al igual que el BMW, adolece de cierta estrechez en las plazas traseras, cosa que no ocurre en el Mercedes, pues permite a los viajeros de la parte posterior viajar con mayor desahogo. El Mercedes C 280 supera en precio al BMW en más de un millón de pesetas, tiene la misma potencia y encima no equipa de serie elementos tales como las llantas de aleación. De los tres el Audi es el único de tracción delantera.

COMPRADOR

BMW
Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana, 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 335 05 05. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 72 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 531.300 ptas. **Plazos:** 48 de 136.759 ptas. **Precio final aplazado:** 7.095.709 ptas. **COSTE POR KM. Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 43,5 ptas/km. **Coste financiero:** 87,6 ptas/km. **Coste por km. Total:** 131,2 ptas/km.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 387.142 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



luego un consumo ridículo para un motor de estas características. Pero cuidado, si se juega con el acelerador el consumo aumenta y llega a los 20 litros a los cien kilómetros. Afortunadamente el 328 dispone de un indicador de consumo instantáneo en la parte inferior de la esfera del cuentarrevoluciones, que convence raudo a levantar el pie cuando al acelerar a fondo la aguja sobrepasa la línea de los 30 litros.

Por lo demás, el BMW 328i funciona igual de bien que el 325i, dado que poco o nada ha variado. Las suspensiones, muy efectivas, infunden al conductor sensación de seguridad por el aplomo del BMW al afrontar las curvas. Pero no por esto dejan de ser cómodas, sino que logran un excelente equilibrio entre seguridad y confort. Es curioso constatar cómo el 328, que es un tracción trasera, en el límite de adherencia de los neumáticos manifiesta un comportamiento típico de un tracción delantera, es decir, es el eje anterior el que primero pierde los papeles y por lo tanto resulta más fácil corregir su trayectoria, basta con levantar el pie del acelerador. Corregir el desplazamiento del eje trasero es más complicado, porque si se levanta el pie se corre el riesgo de «trompear» (girar sobre el eje), lo que se suele hacer es torcer el volante ligeramente hacia el exterior de la curva, claro que todo depende de la velocidad a la que se vaya. De todos modos, son prácticas muy útiles para salir de situaciones difíciles, pero que requieren de un aprendizaje impartido por un profesional. El BMW 328i se comporta como un tracción trasera cuando se acelera fuerte en piso resbaladizo o en seco cuando se conduce ya muy en el límite. Por suerte, la electrónica ha hecho posible que se inventen mecanismos que controlan la tracción, menos afortunado es que el 328 no lo incluya de serie.

Los frenos, compuestos por cuatro grandes discos, son muy potentes y el ABS, que es de serie, entra en escena justo al empezar a chirriar las ruedas, o sea,



Los asientos delanteros se pueden regular también en altura.



El BMW 328i se mueve con un excelente y refinado motor de nueva factura muy silencioso y económico.



cuando éstas empiezan a bloquearse. Se aprovecha así al máximo la frenada antes de que el ABS entre en acción, que, si bien evita el bloqueo de las ruedas, también alarga la distancia de frenado.

Las diferencias no mecánicas del nuevo modelo respecto al BMW 325i son prácticamente inapreciables. Se ha intentado conseguir algo más de espacio en la parte trasera, reduciendo el volumen de los respaldos delanteros, y dar cabida a los pies de los pasajeros de atrás por debajo del asiento delantero. Pero la ganancia es mínima puesto que las plazas posteriores del BMW 328i tampoco ofrecen demasiada amplitud para las piernas, ni tampoco altura hasta el techo para tallas altas. Además, el gran túnel central que alberga la transmisión permite que sólo dos personas viajen cómodas en la parte trasera.

La buena calidad es norma de conducta para los BMW, éste con más razón por ser alto de gama. Lo que sí se le puede pedir de más es un equipamiento más generoso en función de lo que cuesta. Por ejemplo, no incorpora de serie ni elevallas eléctricas traseras, ni columna de dirección regulable, ni mando a distancia de apertura de puertas, ni asiento posterior partido, ni tan siquiera reposacabezas traseros. Lo que es novedad entre el equipamiento de serie es un mecanismo para evitar el robo del auto. Un micro chip se encarga de cambiar de código cada vez que se introduce la llave para cerrar el BMW, éste sólo se podrá arrancar si se introduce el último código cifrado.

Esta vez la razón de incorporar un nuevo motor de mayor cilindrada no ha sido la de ganar potencia, que ya es alta, sino la de ofrecer mayor grado de comodidad de uso. El motor nuevo del BMW 328i, respecto al BMW 325i al que sustituye, mejora los consumos, el nivel sonoro, se recupera más rápido, es más elástico y más fácil de conducir; en resumen, es más cómodo.

S.G.P.
 FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



La discreción de líneas del Xedos 9 oculta una berlina lujosa con casi todo el equipamiento que hoy en día puede llevar un automóvil. En el aspecto mecánico encontramos una suspensión multibrazo a las cuatro ruedas, silencio de marcha y un motor de seis cilindros en V falto de elasticidad pero brillante en aceleraciones.

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

COMERCIALIZADO en Japón con el nombre de Eunos 800 y en Estados Unidos como Millenia, el Xedos 9 fue presentado en sociedad en el Salón de Francfort del 93

y se vende en España como buque insignia de la marca Mazda.

Se trata de una berlina de lujo de 4,80 metros de longitud, rival natural de modelos de prestigio como pueden ser el Audi A6, el BMW Serie 5, El Mercedes Clase E o el Opel Omega. Un vehículo capaz de transmitir sensaciones desde que se meten los dedos en la manilla de la puerta. Solidez, acabado riguroso, diseño elegante, equipamiento abrumador... Su precio parece alto, son 6,2 millones de pesetas, pero só-

lo cuando no se ha estudiado bien la lista de precios o investigado el equipamiento de los rivales.

Para comenzar por el habitáculo, las líneas exteriores, suaves y discretas, esconden un espacio habitable generoso en el que cuatro adultos viajan como en el salón de su casa. Arropados por una tapicería de cuero de extraordinaria calidad, y prácticamente todo el equipamiento disponible hoy en día en un vehículo, los pasajeros sólo pueden poner tres paros: que el abul- ★★★



MAZDA XEDOS 9

ELEGANCIA JAPONESA

Motor 16
Prueba

MAZDA XEDOS 9

VIRTUDES	DEFECTOS
Silencio de marcha	Recuperaciones lentas
Acabado extraordinario	Maletero justo
Comportamiento intachable	Volante no regulable en altura

PRECIO: 6.193.960 PESETAS



El comportamiento es una de las grandes virtudes de este modelo de Mazda. Lleva suspensión multibrazo en las cuatro ruedas.

tamiento central del asiento trasero mantenga forzosamente alejados a sus dos ocupantes o que un tercer pasajero viaje un tanto incómodo y sobrelevado, que el volante no sea regulable en altura (posibilidad que redondearía hasta la perfección la postura de conducción) y que los mandos del ordenador de viaje queden lejos del volante y por su tamaño obliguen a retirar la vista de la

carretera por unos segundos. En cualquier caso los asientos calentables y eléctricos, el excelente equipo de sonido, el doble airbag, los lavafaros, el climatizador, el control de velocidad y de tracción, los espejos retrovisores plegables eléctricamente forman parte del equipamiento de serie... ¿Qué más se puede pedir?

Pues ya puestos, nos habría gustado encontrar un maletero de ma-

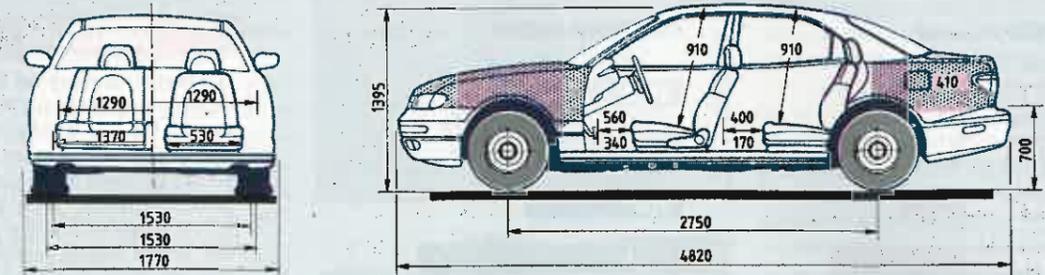
yor capacidad. Cabe de sobra el equipaje de cuatro adultos para un viaje de fin de semana; sin embargo podría quedarse escaso si aumentan los días de vacaciones. Con las cifras oficiales de volumen, el Xedos 9 queda claramente por detrás de sus más directos rivales.

La solidez y la calidad de fabricación es el denominador común en todos los ajustes del coche. ♦♦♦

El Xedos 9 ofrece un gran equipamiento y un acabado excepcional, comparable al de las mejores berlinas alemanas. Es japonés.



MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza por bancada accionado mediante correa dentada y piñones. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.497 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,5 mm. Carrera: 74,2 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 170 CV (125 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 21,9 mkg (215 Nm) a 4.900 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch L-Jetronic. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,0 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De piñón y cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,4 m.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo: De serie.

SUSPENSION

Delantera: Indep. con sistema Multibrazo, muelles helicoidales y amortiguadores. Trasera: Independiente con sistema Multibrazo, muelles helicoidales, amortiguadores y estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/65 R15. Llantas de aleación de 6JJ x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.415 kg. Capacidad del depósito de combustible: 68 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	218
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,9
1.000 m salida parada	30,6
De 0 a 100 km/h	9,34
Recorriendo (metros)	155,4
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
recorriendo (metros)	270
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,0
recorriendo (metros)	387

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29,8 km/h de promedio	11,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,1
En conducción rápida	9,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,8
A 140 km/h de cruceo	11,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	625

FRENOS

A 60 Km/h:	14,8 m.
A 100 Km/h:	45,3 m.
A 120 Km/h:	62,2 m.

SONORIDAD

Al ralentí:	45,0 dB.
A 60 Km/h:	57,2 dB.
A 90 Km/h:	60,5 dB.
A 120 Km/h:	64,7 dB.
A 140 Km/h:	67,4 dB.
A Tope:	78 dB.

EQUIPAMIENTO

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

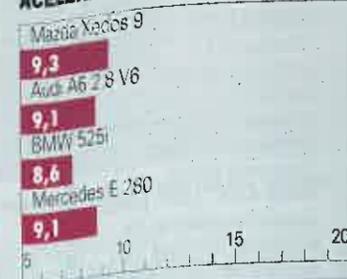
Transmisión automática: 260.000 Ptas.
Dirección electrónica a las cuatro ruedas (4WS): 300.000 Ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



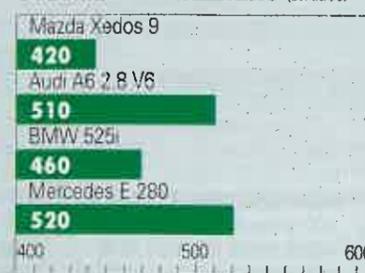
ACELERACION (De cero a 100 Km/h, en sgs)



CONSUMO MEDIO (En l. cada 100 kms)



VOLUMEN DE MALETERO (En litros)



CONCLUSION

Los rivales naturales del Mazda Xedos 9 son obviamente tres de las más prestigiosas berlinas de lujo alemanas. En el caso del nuevo A6 de Audi la potencia coincide. Sin embargo, y teniendo en cuenta el precio, hemos elegido versiones más potentes que el Xedos, en el caso de BMW y Mercedes. En general hay que destacar el excelente consumo del BMW, el competitivo precio del Xedos (con su completísimo equipamiento), la capacidad del maletero y comportamiento de la Clase E y el precio y prestaciones del Audi. Las mejores bazas del Xedos 9 son la relación equipamiento-precio, la exclusividad y las completas garantías que ofrece el fabricante.

COMPRADOR

MAZDA
 Importador: Tecnitrade Automoción, S.A. Avda. de Burgos, 118. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 302 99 41. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 24 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 619.396 ptas. Plazos: 48 de 159.435 ptas. **Precio final aplazado:** 8.272.264 ptas. **COSTE POR KILOMETRO.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 48,29 ptas/km. **Coste financiero:** 102,15 ptas/km. **Coste por kilómetro. Total:** 150,4 ptas/km.

SEGURO

Seguro Responsabilidad Civil: 54.667 ptas/año. **Seguro Gran Todo Riesgo:** 441.322 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carne.



Un acabado que no tiene nada que envidiar al de las mejores berlinas de lujo alemanas.

Los primeros metros recorridos con el Xedos 9 ponen de manifiesto su extraordinario aplomo y su facilidad de conducción pese a su tamaño. También un aislamiento singular del habitáculo, lo que proporciona un silencio de marcha destacable. Todo esto se combina con la suavidad de los mandos, la precisión del cambio, la eficacia de la dirección, asistida en función de la velocidad o la efectividad de unos frenos incansables y con ABS.

La suspensión multibrazo en las cuatro ruedas, junto con la rigidez conseguida en el chasis, son responsables máximos del eficaz comportamiento en cualquier situación y sobre cualquier piso. Amplio recorrido de la suspensión, óptima geometría en todo momento, máxima rigidez de la dirección en rotación... El Xedos 9 transmite seguridad, sus reacciones son nobles y la suspensión filtra de forma óptima las irregularidades del piso y permite que el conductor tenga un absoluto control del coche en todo momento. Sólo se puede presentar una pega en forma de pérdida de tracción en mojado, común a casi todos los tracciones delanteras potentes, situación que queda solventada con el eficaz control de tracción (TCS) que actúa cuando los sensores del ABS detectan que las ruedas patinan, reduciendo el par motor.

Con un sobrepeso de 300.000 pesetas, la marca japonesa ofrece un sistema de dirección a las cuatro ruedas que viene a redondear el trabajo realizado por los ingenieros japoneses, facilitando los cambios de dirección a alta velocidad y mejorando las maniobras a baja velocidad.

Aunque el Xedos 9 se ofrece en otros mercados con hasta tres motorizaciones diferentes, en nuestro país sólo se comercializa el que va provisto del motor V6 de 2,5 litros de cilindrada, 24 válvulas y 170 caballos de potencia. Se trata de una moderna mecánica construida pensando en la econo-



El cuero de los asientos, de gran calidad forma parte del equipamiento de serie.



El motor de 6 cilindros en V, 24 válvulas y 170 caballos de potencia, poco elástico.



mía de consumo, el silencio mecánico y el mejor rendimiento en toda la gama de revoluciones. Se han cuidado aspectos como el diseño de la cámara de combustión y la posición de las bujías. El bloque motor es de aluminio y el cigüeñal y las bielas de acero rígido para disminuir el ruido. Para mejorar la respuesta se utiliza un Sistema de Inducción de Resonancia Variable (sistema que aprovecha la inercia del aire de admisión modificando las medidas de los tubos de admisión para mejorar la entrega de fuerza a cualquier régimen). Dejando atrás la teoría y pasando a la acción, la primera impresión es positiva. El Xedos 9 acelera con vigor hasta las 4.500 rpm. y, desde ese momento hasta el corte de inyección, el conductor puede presumir de una berlina rápida y brillante. Lo peor viene a la hora de las recuperaciones. El Xedos 9 se muestra remolón, perezoso, le cuesta recuperar desde baja velocidad en marchas altas y hay que recurrir al cambio para recuperar el aliento. El Correvit confirma inapelable nuestras primeras impresiones y no es una pega que se le pueda atribuir a los desarrollos, bastante acertados en general. El peso también está dentro de lo normal.

En este punto puede que el consejo más razonable sea el de decidirse por el cambio automático, una opción de 260.000 pesetas que puede mejorar todavía más la conducción de esta berlina de representación, evitando un manejo excesivo del cambio y mejorando la respuesta de esta versión con una ligera presión sobre el acelerador.

Como resumen se podría decir que el Xedos 9 es un producto exclusivo, lujoso y completo, muy competitivo por precio y con una serie de ventajas destacables como pueden ser el silencio y la comodidad de marcha, el consumo, el comportamiento o el acabado. En el lado opuesto de la balanza lo único que se le puede criticar es su falta de elasticidad y un maletero algo justo.

ANDRÉS MAS
 FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

Locos por el Automóvil

Francia, país con una gran tradición y cultura automovilística, es escenario de una bella iniciativa para dar a conocer y preservar los más bellos coches de la historia. De la mano de William Grumler se ha creado el CIA (Centre Interne de l'Automobile), donde todo aquel que sufra alteraciones en el ritmo cardíaco al oír un motor de explosión puede encontrar su sueño hecho realidad. Conservación de coches clásicos, réplicas, restauraciones y todo para estos locos.



William Grumler (arriba), fundador del CIA, y el carroceró André Lecocq (abajo) han aunado su tesón y sus conocimientos para poner en marcha una brillante idea. Un centro donde los mejores expertos y artesanos del automóvil miman los coches. Todo es posible, siempre y cuando pueda pagar por ello.





Hervé Ogliastro, hijo pequeño de Louis Vuitton, el famoso diseñador, es uno de los más activos socios del Centre Interne de l'Automobile. Algunos de los modelos más destacables del museo son, precisamente, de su propiedad.



Para Jean Louis Ricci, hijo de Nina Ricci, el CIA le ha permitido despreocuparse del mantenimiento de sus coches. En la foto inferior, Jean Pierre Beltoise, legendario as francés de la Fórmula 1, posa delante de su flamante Citroën.

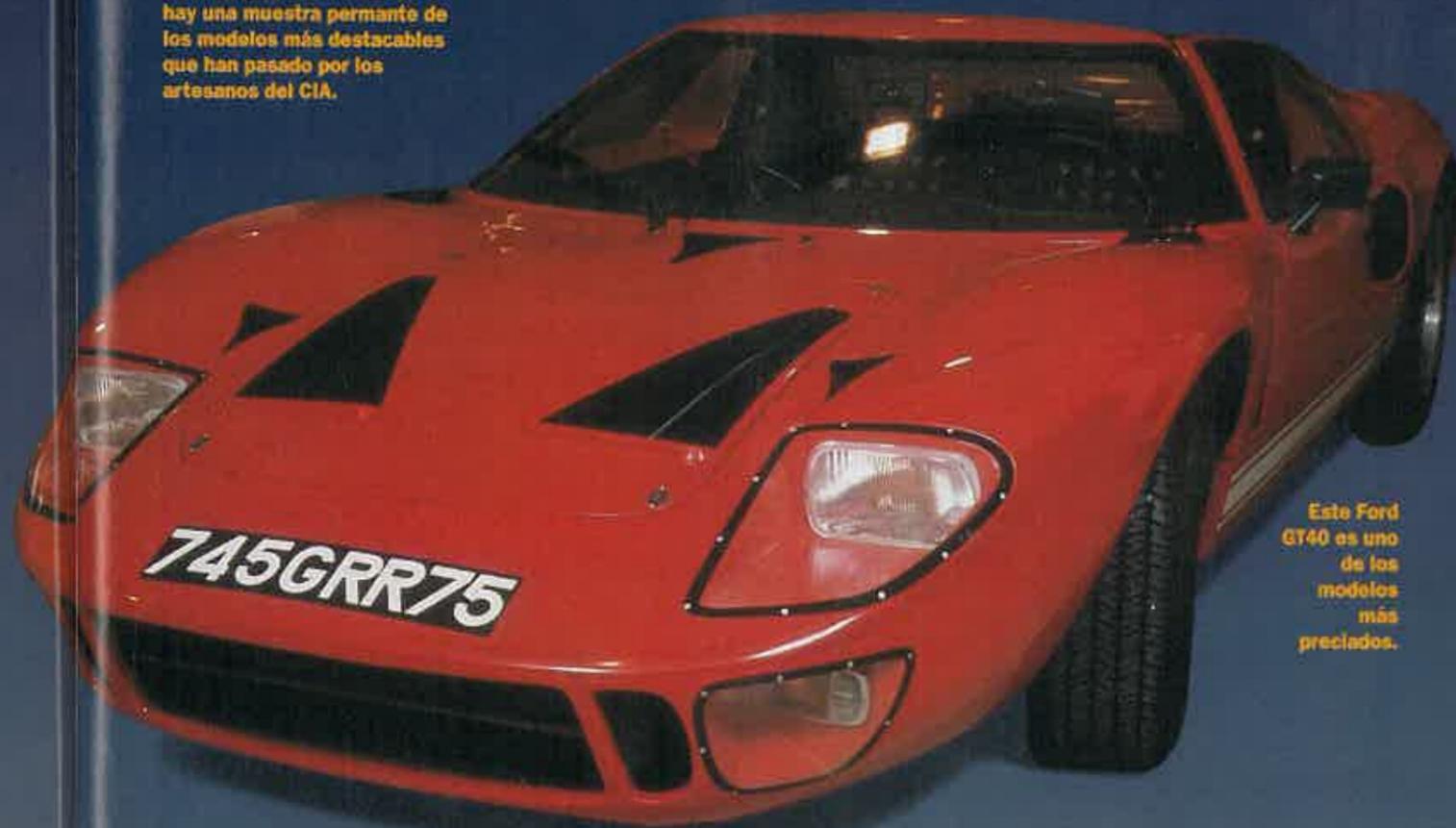


La idea no es nueva, aunque su realización no siempre ha sido posible. Se trataba de crear un centro en el cual la cultura automovilística se mantuviese a salvo del paso del tiempo. Donde las antiguos Bugatti, Hispano Suiza, Austin o cualquier representante de las diversas épocas del automóvil puedan tener su reserva natural y ser admirados por los aficionados y curiosos. El carácter emprendedor de William Grumler ha conseguido aglutinar los esfuerzos de mucha gente para que esta idea se materializase. Para ello solo ha sido necesario contactar con todos aquellos amantes de los coches de todos los tiempos dispuestos a gastarse algún dinero. Por eso, entre los más activos socios del CIA es fácil descubrir muchos nombres famosos, ya sea por su nivel económico como por su reconocida pasión por el automóvil. El CIA ofrece las mejores posibilidades para restaurar un automóvil de cualquier tipo. Para eso se cuenta con la colaboración de André Lecocq, un carrocerero especializado en la restauración con muchos años de experiencia, que pone a disposición de los socios sus talleres, donde personal especializado es capaz de conseguir que un coche invadido por la herrumbre pase a ser una resplandiente obra de museo en pocos meses. La posibilidad de acceder a los archivos históricos de las marcas permite realizar restauraciones perfectas respetando las características originales de los modelos. Otra de las actividades que se realizan es la fabricación de réplicas que, por lo menos en su aspecto externo, responden a la imagen de los coches soñados que ya no se fabrican. Incluso los más pequeños tienen su hueco, ya que también se fabrican réplicas a escala de coches famosos para pequeños aficionados. Estos coches son impulsados por pequeños motores de motocicleta, con lo que se consigue un sorprendente efecto realista. Entre las actividades normales del CIA hay que destacar las periódicas

Locos por el Automóvil



En las actuales instalaciones hay una muestra permanente de los modelos más destacables que han pasado por los artesanos del CIA.



Este Ford GT40 es uno de los modelos más preciados.

Locos por el Automóvil

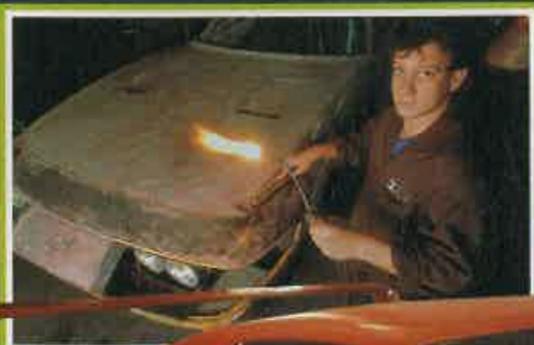
El proceso de restauración de un coche clásico requiere mucho tiempo y mucho mimo, ya que alguno de los oficios necesarios han desaparecido de los talleres convencionales.



Para que la restauración se pueda calificar de perfecta hay que respetar hasta el último detalle, incluido el color de la tapicería.



Este Ferrari Daytona podrá lucir su brillante color rojo después de su paso por el CIA. Es imprescindible retirar totalmente la pintura vieja para evitar que aparezca la corrosión.



concentraciones, subastas y el mercado permanente, ya que son muchos los que a través del centro buscan su coche soñado o ponen en venta su actual modelo. El proyecto es de lo más ambicioso y en el se contempla la posibilidad de construir un museo permanente, que ya está diseñado pero que todavía no tiene un emplazamiento definitivo. El estado y la exclusividad de los vehículos expuestos ha atraído la atención de mucha gente. Así pues, el famoso diseñador de moda Louis Feraud, realiza sus desfiles de modelos de alta costura rodeado de una selección de los mejores Bugatti, Cadillac, Hispano Suiza, Rolls Royce y otros modelos de gran renombre. Nombres como Jean Pierre Beltoise, Herve Oggiastro, Michel Ferrari, Jean Louis Ricci y otros socios, todos unidos por el denominador común de su pasión por las cuatro ruedas, se reúnen periódicamente para mostrar sus joyas en acontecimientos tales como el tradicional rallye para coches clásicos entre París y Deauville.

FOTOS: ALAIN BENAIGOS



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: Elevadores eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera. Airbag: Colchón de aire que se hincha en caso de accidente en el lado del conductor.

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

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● 145 1.4i	1.825.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	150.000	Serie	Serie
● 145 1.4i Luxe	1.935.000	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	1.989.000	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	2.563.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● 145 2.0 TDS Luxe	2.447.000	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	2.435.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.899.000	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	2.987.000	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	3.157.000	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	4.187.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.924.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.847.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● 155 2.5 TD	3.497.000	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	4.197.000	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	5.938.000	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	6.173.000	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	7.468.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.716.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lana	918.000	1.397	64	125	25,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expandir 1.8 D 4WD	1.875.135	1.810	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	28,8	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
ASIA MOTORS															
Roceta 2.2 DX T. Jona	2.029.100	2.184	72	138			380,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Roceta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			380,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
AUDI															
● A4 1.8	3.250.000	1.781	125	205	10,5	8,5	447,9	257.000	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
● A4 1.8 Turbo	3.790.000	1.781	150	222	8,3	8,4	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
● A4 1.8 Turbo Quattro	4.224.000	1.781	150	220	8,4	9,3	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6	4.165.000	2.598	150	220	9,1	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6 Quattro	4.599.000	2.598	150	218	9,1	10,6	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6	4.990.000	2.771	174	230	8,2	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.8 V6 Quattro	5.424.000	2.771	174	229	8,2	10,6	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 1.9 TDI	3.350.000	1.896	90	183	13,3	5,3	447,9	257.000	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	155.000	Serie
● 80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	61.000	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	61.000	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	290.000	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● Coupé 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6	5.207.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6 Quattro	5.713.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.6 V6	6.184.000	2.598	150	209	10,2	11,1	436,6	Serie	61.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.3	4.390.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.6 V6	4.955.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.6 V6 Aut.	5.291.000	2.598	150	207	11,5	11,3	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.6 V6 Quattro	5.488.000	2.598	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6	5.705.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Aut.	6.013.000	2.771	174	217	10,2	11,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Quattro	6.212.000	2.771	174	218	9,1	11,8	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 S-6 2.2 Quattro	8.326.000	2.226	230	241	6,7	12,1	479,7	Serie	134.000	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	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.5 TDI	4.845.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.5 TDI 140 CV	5.300.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V8 Avant	5.341.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Quattro Avant	5.862.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Avant	6.091.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 2.8 V6 Avant Quattro	6.506.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	170.000	Serie
● A6 S-6 V8 Quattro Avant	10.070.000	4.172	290	247	6,0	15,2	479,7	Serie	134.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A-8 V-6 2.8	7.489.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● A-8 V-6 2.8 Quattro	8.134.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● A-8 V-6 2.8 Aut.	7.834.000	2.771	174	225	10,2	11,6	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● A-8 4.2 Quattro Triptonic	10.769.000	4.172	300	250	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

Copyright Motor 16, 1994. Prohibida su reproducción.

ANUNCIENSE EN

Motor 16



NISSAN

OFERTAS

Micra:
Descuentos desde **128.000 pesetas** hasta **200.000 pesetas**, según modelo.

Sunny:
Hasta **246.000 pesetas**, de descuento según modelo.

Primera:
Descuentos desde **206.000 pesetas** hasta **300.000 pesetas**, según modelo.

Terrano II:
Hasta **292.000 pesetas**, de descuento según modelo.

Serena:
Desde **116.000 pesetas** hasta **232.000 pesetas**, según modelo.

Vanette:
Descuento desde **87.000 pesetas** hasta **125.000 pesetas**, según modelo.

100 NX:
Descuento de **481.000 pesetas**.

300 ZX:
Descuento de **915.000 pesetas**.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
E 320 Coupé	8.581.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 220 Cabriolet	8.460.000	2.199	150	210	10,6	9,7	465,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 320 Cabriolet	10.687.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 200 Familiar	5.968.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 220 Familiar	6.348.000	2.199	150	198	10,8	10,4	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 280 Familiar	7.170.000	2.799	193	218	9,1	12,4	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 4 Matic Familiar	9.114.000	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 320 Familiar	8.114.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
E 250 D	4.897.000	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 280 D	5.607.000	2.497	113	176	16,5	7,7	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 250 D Turbo	6.262.000	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D	6.175.000	2.996	136	190	13,7	8,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Turbo	7.105.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Turbo 4 Matic	8.586.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 250 D Familiar	6.176.000	2.497	113	176	16,5	7,7	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Familiar	6.729.000	2.996	136	190	13,7	8,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Turbo Familiar	7.714.000	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
E 300 D Turbo 4 Matic Fam.	9.124.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	172.544	Serie	Serie	Serie	Serie	140.416	Serie
S 280	8.810.000	2.799	193	220	10,8	13,3	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 320	10.475.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 320 Largo	10.880.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420	12.495.000	4.196	279	250	7,6	13,7	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420 Largo	12.990.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500	13.315.000	4.973	320	250	6,7	14,5	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500 Largo	13.970.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600	19.610.000	5.987	394	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600 Largo	20.375.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 350 D Turbo	9.270.000	3.449	150	187	12,7	10,3	511,3	Serie	206.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 420 Coupé	15.475.000	4.196	279	250	7,6	13,7	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 500 Coupé	16.495.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
S 600 Coupé	22.900.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 280	11.920.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	Serie	184.320	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 320	13.520.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	184.320	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 500	16.448.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SL 600	21.395.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
GE 230 SW Corto	6.054.880	2.298	126	145	17,7	15,2	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 306 SW Corto	6.890.128	2.960	170	165	13,5	17,0	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 230 SW Largo	6.695.136	2.298	126	145	17,1	15,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 300 SW Largo	7.521.696	2.960	170	165	14,1	17,2	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 230 Cabrio	6.077.184	2.298	126	145	17,7	15,2	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 300 Cabrio	6.899.821	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 300 D SW Corto	6.562.624	2.996	113	138	22,0	13,7	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 350 DT SW Corto Aut.	7.609.600	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 300 D SW Largo	7.183.200	2.996	113	138	23,5	13,8	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 350 DT SW Largo	8.261.664	3.449	136	145	16,0	13,5	463,5	602.112	176.512.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 300 D Cabrio	6.584.928	2.996	113	138	22,0	13,7	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	
GE 350 DT Cabrio Aut.	7.620.096	2.996	136	145	16,0	13,3	421,5	602.112	157.568.103.936	Serie	Serie	Serie	353.024	158.080	

NOTA: Los Mercedes de la clase C están disponibles con cuatro niveles de terminación: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Esprit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobrepeso de 233.856 ptas. y de 473.088 ptas. respectivamente. El acabado «Esprit» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás guarniciones en color gris. El tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faldones delantero, trasero y listones laterales antirroce en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros bicromáticos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zebrano y color del salpicadero a juego con el de la tapicería, guantera con cierre entre los asientos delanteros, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortesía en el respaldo de los asientos delanteros y elevallas eléctricas en las cuatro puertas. El acabado «Sport» incluye el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros, llantas de aleación de cinco orificios con neumáticos 205/60 R 15, pa. ra golpes y listones antirroce del mismo color de la carrocería, faros y pilotos similares a los de las versiones Elegance, interior en negro y asientos y volante de corte deportivo. Todos los modelos de Mercedes están disponibles también con caja de cambios automática.

MITSUBISHI

Colt 1.600 GLXi	2.320.500	1.597	113	190	9,8	7,7	399,5	175.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.000 GLSi 16V 4p	3.169.720	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000	
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.879.720	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Galant 2.000 GLSi 16V 5p	3.219.720	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000	
Galant 2.000 V6 24V 5p	3.929.720	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Eclipse GS 16V	3.434.220	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
3.000 GT 4WD	8.623.920	2.972	265	250	5,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Space Wagon 2.000 GLXi	3.195.000	1.997	133	185	11,2	9,6	451,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.162.530	2.477	105	145	16,4	11,1	407,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Corto	3.659.500	2.477	105	145	16,4	11,1	412,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS 2.8 Corto	4.531.800	2.835	125	155	15,0	12,3	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mont. TDI GLS 2.8 Corto Lujo	5.214.000	2.835	125	155	15,0	12,3	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero 3.0 V6 GLS Corto	4.531.800	2.972	181	175	11,1	14,1	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero 3.0 V6 GLS Corto Lujo	5.214.000	2.972	181	175	11,1	14,1	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero 3.5 V6 GLS Corto Lujo	5.662.500	3.497	208	185	9,5	15,1	414,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.531.400	2.477	105	145	21,5	12,5	470,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX 2.8 Largo	4.199.960	2.835	125	155	17,3	13,1	470,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS 2.8 Largo	4.728.276	2.835	125	155	17,3	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mont. TDI GLS 2.8 Largo Lujo	5.822.000	2.835	125	155	12,1	13,1	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero 3.0 V6 GLS Largo	4.728.276	2.972	181	175	12,1	14,4	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Mont. 3.5 V6 GLS Largo Lujo	6.398.000	3.497	208	185	10,5	15,4	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1600 IE Cat 2A	5.052.279	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0								Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.298.113	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0								Serie
Plus-4 2.0 2A	6.175.507	1.956	140	195	7,5	10,0	396,0								Serie
Plus-4 2.0 4A	6.364.229	1.956	140	195	7,5	10,0	396,0								Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.638.056	3.947	210	210	5,6	11,8	396,0								Serie

NISSAN

Micra L 1.0 16V 3p.	1.298.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5								25.000
Micra Beat 1.0 16V 3p.	1.388.000	998	55	150	16,4	5,7	369,5								25.000
Micra Beat 1.3 16V 3p.	1.494.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5								25.000
Micra Beat 1.3 16V Aut.	1.740.000														



SEAT

OFERTAS

Ibiza 1.05:
121.000 pesetas de descuento total al entregar su coche con diez años o más o 76.000 pesetas de descuento en caso de no entregar un usado.

Ibiza 1.4 l y 1.6 l:
121.000 pesetas de descuento.

Resto de gama
100.000 pesetas.

Córdoba 1.4 CLX:
Hasta 120.000 pesetas de descuento con el Plan Renove II.

Córdoba 1.4 CLX y 1.6 CLX:
100.000 pesetas de descuento. Resto de gama 80.000 pesetas.

Toledo 1.8 CL:
200.000 pesetas de descuento.

Toledo 1.8 GL y 1.9 TD GL:
300.000 pesetas de descuento.

Toledo 1.8 GLX:
256.000 pesetas de descuento.

Toledo (resto de gama): 175.000 pesetas de descuento.

Seat, asimismo, ofrece una financiación especial al 1% TAE a 12 meses incompatible con otras ofertas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Córdoba 1.4 CLX	1.691.000	1.391	60	157	16,1	7,3	410,9	142.800	30.900						90.000
Córdoba 1.6i CLX	1.851.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900						90.000
Córdoba 1.6i GLX	2.006.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			90.000
Córdoba 1.8i GLX	2.126.000	1.781	90	182	11,7	8,2	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			90.000
Córdoba 1.8i GLX Aut.	2.301.400	1.781	90	177	14,2	9,3	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			90.000
Córdoba 2.0i GTI	2.520.300	1.984	115	198	10,1	8,6	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Córdoba 1.8i 16V GTI	2.788.600	1.781	130	208	9,1	9,2	410,9	Serie	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Córdoba 1.9 D CLX	1.981.000	1.896	68	161	16,5	6,0	410,9	142.800	30.900						90.000
Córdoba 1.9 TD CLX	2.221.000	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			90.000
Córdoba 1.9 TD GT	2.475.300	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Toledo 1.8i CL	2.026.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	192.400	38.500						90.000
Toledo 1.8i GL	2.216.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	38.500	Serie	Serie	Serie				90.000
Toledo 1.8i GLX	2.496.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie			90.000
Toledo 2.0i GLX	2.751.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie			90.000
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.986.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie			90.000
Toledo 2.0i GT	3.036.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie			90.000
Toledo 2.0i GT Aut.	3.271.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie			90.000
Toledo 2.0i GT 16V	3.161.000	1.984	150	215	9,5	9,0	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie			90.000
Toledo 1.9 D CL	2.241.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	192.400	38.500						90.000
Toledo 1.9 TD GL	2.576.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	38.500	Serie	Serie	Serie				90.000
Toledo 1.9 TD GLX	2.896.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	Serie	38.500	Serie	Serie	Serie	168.700	68.400	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Forman GLX	1.170.000	1.289	54	135	18,0	8,6	416,0								
Forman GLX 70 CV	1.100.000	1.289	70	150	15,0	7,0	416,0								
Forman Silver line	1.165.000	1.289	54	135	18,0	8,6	416,0								
Fellecia 1.3 LXI	1.055.000	1.289	64	145	17,0	8,7	385,5	150.000	27.500				100.000	52.000	100.000
Fellecia 1.3 LXI Plus	1.110.000	1.289	68	150	14,0	8,5	385,5	150.000	27.500				100.000	52.000	100.000
Fellecia 1.3 GLXI	1.210.000	1.289	68	150	14,0	8,5	385,5	150.000	27.500				100.000	52.000	100.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Korando K4D	2.739.920	2.238	68	142	12,7	385,9	37.131								
Korando Family RV	2.537.720	2.498	79	135	11,8	449,0	195.200	37.131	Serie	Serie	Serie	Serie			104.000
Museo 602 EL	3.296.720	2.874	95	145	22,0	454,0	Serie	38.430	Serie	Serie	Serie	Serie			134.200

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
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
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	10,8	451,0	Serie	14.610	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Legacy 2.0 Turbo 4WD SW	4.692.404	1.994	200	220	7,0	10,8	460,0	Serie	14.610	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
SVX 4WD Aut.	6.569.582	3.319	230	235	7,5	11,9	462,5	Serie	Serie	Serie	Serie	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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Maruti 800 Sp	799.000	796	34				330,0	130.000							
Swift 1.0 GL	1.244.000	993	56	145	15,8	5,4	371,0								
Swift 1.3 GL	1.404.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	170.000							
Swift 1.3 GS	1.645.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0								
Swift GTI 3p	1.891.000	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	170.000							
Swift Sedan 1.6 GLX	1.834.000	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	170.000							
Samurai III Techo Lona	1.029.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0								
Samurai III Techo Duro	1.133.000	970	45	118	21,8	10,0	344,0								
Samurai III Techo Met.	1.092.000	970	45	118	21,8	10,0	344,0								
Samurai 1.300 Techo Duro	1.524.340	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0								
Samurai 1.300 Techo Met.	1.484.000	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0								
Samurai 1.300i Techo Lona	1.555.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0								
Samurai 1.300i Techo Duro	1.626.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0								
Samurai 1.300i Techo Met.	1.585.000	1.298	69	130	19,0	8,5	344,0								
Sem. 1.300 T. Duro Long B.	1.383.000	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0								
S. 1.300 T. Duro Long Body	1.521.000	1.298	69	125	19,5	9,0	401,0								
S. 1.300 T. Met. Long Body	1.613.000	1.298	69	125	19,5	9,0	401,0								
Vitara Techo Lona	1.672.000	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0								
Vitara Techo Duro	1.853.000	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0								
Vitara Techo Metálico	1.794.000	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0								
Vitara Techo Lona Iny.	2.026.000	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	173.000							
Vitara Techo Duro Iny.	2.123.000	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	173.000							
Vitara Techo Metálico Iny.	2.064.000	1.590	80	145	17,2	9,5	362,0	173.000							
Vitara 1.6i 16V Techo Lona	2.046.000	1.590	95	150	16,0	9,9	364,7	173.000							
Vitara 1.6i 16V Techo Duro	2.145.000	1.590	95	150	16,0	9,9	364,7	173.000							
Vitara 1.6i 16V T. Metálico	2.085.000	1.590	95	150	16,0	9,9	363,5	173.000							
Vitara 1.6V T.I. Rueda Ancha	2.226.000	1.590	95	150	16,0	9,9	364,7	173.000							
Vitara 1.6V T.D. Rueda Ancha	2.325.000	1.590	95	150	16,0	9,9	364,7	173.000							
Vitara 1.6V T.M. Rueda Ancha	2.265.000	1.590	95	150	16,0	9,9	363,5	173.000							
Vitara 1.6i 16V Wagon	2.132.000	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0	180.000							

NOTA: Opción (1): Power Pack: Ejevalunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos y dirección asistida: 148.000 ptas.



SUZUKI

OFERTAS

Swift GL 1.0:
999.000 pesetas. Ahorro de 24



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:

Hasta 80.000 pesetas de descuento total al entregar el coche usado con siete años o más.

Golf CL 60:

150.000 pesetas de descuento.

Golf Resto CL:

Descuento de 120.000 pesetas.

Golf Diesel:

Descuento de 100.000 pesetas.

Golf Variant:

Descuento de 150.000 pesetas.

Golf (resto de gama): 80.000 pesetas de descuento.

Vento Gama:

Hasta 150.000 pesetas de descuento.

Passat GL 115 CV y GLTDI: 100.000 pesetas de descuento.

Passat CL:

Hasta 150.000 pesetas de descuento.

Passat (resto de gama): Hasta 80.000 pesetas de descuento.

Estas ofertas son válidas para Península y Baleares, hasta final de mes y modelos en stock.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Passat 1.8i CL	2.675.000	1.784	90	178	14,4	8,7	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie
● Passat 2.0i CL	2.930.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie	Serie
● Passat 2.0i GL	3.270.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie	Serie
● Passat 2.0i GL Aut.	3.500.000	1.984	115	192	12,9	9,9	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie	Serie
● Passat 2.0i 16V GT	3.765.000	1.984	150	213	9,7	9,5	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Passat VR6 GL	4.010.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	189.000	Serie	Serie
● Passat VR6 Exclusiv	4.380.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Passat 1.8 TD CL	2.730.000	1.896	75	165	18,0	6,8	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie
● Passat 1.8 TDi CL	3.010.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie
● Passat 1.8 TDi GL	3.270.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie
● Passat Variant 2.0i GL	3.585.000	1.984	115	190	12,0	9,1	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	187.000	Serie	Serie
● Passat Variant TDI GL	3.610.000	1.896	90	173	14,4	5,5	460,5	Serie	49.000	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie	Serie

NOTA: La opción del Airbag en los Volkswagen Golf, Vento y Corrado es para conductor y acompañante. Opción (1): Dirección asistida, llantas de acero 5,5" x 13 y neumáticos 175/65 : 100.000 ptas. Opción (2): Llantas de aleación 5,5" x 13 y neumáticos 175/65 : 156.000 ptas. Opción (3): Elevallas eléctricos en las cuatro ventanillas: 165.000 ptas. La capota eléctrica en los Golf Cabrio Avantgardie está disponible opcionalmente : 198.000 ptas.

VOLVO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● 440 GLE 1.8i Ed. Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLE 1.8i	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 400 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 440 GLE 2.0i Aut.	3.145.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 440 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	8,5	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLT 1.9 TD	3.335.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192	Serie
● 480 GLE 1.8i Ed. Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 480 GLE 1.8i	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 460 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 460 GLE 2.0i Aut.	3.145.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 460 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLT 1.9 TD	3.335.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 480 GT	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 480 GT Aut.	3.260.000	1.998	110	185	11,3	9,6	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 480 S	3.425.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 480 S Aut.	3.590.000	1.998	110	185	11,3	9,6	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 480 Turbo	3.620.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 2.0i	3.908.000	1.984	126	195	11,7	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 2.0i Aut.	4.073.000	1.984	126	190	12,1	10,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLE	4.208.000	2.435	144	203	10,3	9,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLE Aut.	4.373.000	2.435	144	195	11,1	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLT	4.743.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLT Aut.	4.908.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 T5	5.605.000	2.319	225	240	7,4	8,5	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 T5 Aut.	5.770.000	2.319	225	230	7,7	11,3	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 T5-R	6.450.000	2.319	240	245	6,9	10,9	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 T5-R Aut.	5.602.000	2.319	240	245	6,9	11,3	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 2.0i S. Wagon	4.068.000	1.984	126	195	11,7	10,2	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 2.0i S. Wagon Aut.	4.233.000	1.984	126	190	12,1	10,7	466,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLE S. Wagon	4.368.000	2.435	144	200	10,5	9,8	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLE S. Wagon Aut.	4.533.000	2.435	144	192	11,3	10,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLT S. Wagon	4.903.000	2.435	170	211	9,5	10,4	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 GLT S. Wagon Aut.	5.068.000	2.435	170	205	10,4	10,8	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 T5 S. Wagon	5.765.000	2.319	225	240	7,6	8,6	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 T5 S. Wagon Aut.	5.930.000	2.319	225	230	7,7	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 T5-R S. Wagon	6.610.000	2.319	240	245	6,9	10,9	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 850 T5-R S. Wagon Aut.	6.782.000	2.319	240	245	6,9	11,3	471,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLE 2.3i	3.750.000	2.316	135	190	10,1	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLE 2.3i Aut.	3.860.000	2.316	135	180	10,9	11,6	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 TD	4.250.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 TD Aut.	4.360.000	2.383	122	175	13,0	8,2	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLE 2.3i S. Wagon	3.825.000	2.316	135	190	10,1	10,5	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 GLE 2.3i Aut. S. Wagon	3.935.000	2.316	135	180	10,9	11,6	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 TD S. Wagon	4.325.000	2.383	122	181	12,0	8,0	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 940 TD S. Wagon Aut.	4.435.000	2.383	122	175	13,0	8,2	486,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 2.5 24V	4.987.000	2.473	170	210	9,7	10,5	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 2.5 24V Aut.	5.152.000	2.473	170	205	10,0	10,8	487,0	Serie	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 960 2.5 24V Premium	5.387.000	2.473													



MODELO	93	92	91	90	89
R-19 R/ Drive 1.4 3p	1050	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8 3p	1370	—	—	—	—
R-19 1.6V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 3p	1400	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RN 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/Bev 1.4 4/5p	1260	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 D 4/5p	1380	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 4/5p	1440	—	—	—	—
R-19 RT 1.9 DT 4/5p	1530	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.8	1890	—	—	—	—
R-19 Cabrio 1.6 V	2120	—	—	—	—
R-19 1.6V 4/5p	1690	—	—	—	—
R21 TS	1200	1020	920	820	700
R21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R21 TXE	1700	1440	1330	1160	990
R21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R21 TX	1840	1570	1410	1260	—
R21 GTI	1720	1460	1320	—	—
R21 2.1 Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R21 Turbo D	1590	1390	1220	1090	930
R21 Turbo DX	1710	1480	1310	1170	1000
R21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R21 Nevada TXE	1760	1520	1360	1200	1030
R21 Nevada TXE Fam	1740	1470	1330	1190	960
R21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1480	1300	1110
R25 GTX	—	—	—	—	1100
R25 TX	—	1800	1670	1510	1340
R25 V6 i	—	2310	1970	1770	1580
R25 V6 i	—	2780	2360	2120	1900
R25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R25 V6 Turbo Biocera	—	3400	2890	2610	2320
R25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2180	1850	1670	1410
Espace TXE Quadra	—	2390	2030	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RN 2.2 i	—	2100	1800	1620	—
Espace RT 2.2 i	—	2550	2190	1970	—
Espace RT Quadra 2.2 i	—	2750	2390	2110	—
Espace RAC V6 i	—	3120	2660	2410	—
Espace RN 2.1 DT	—	2250	1900	1730	—
Espace RT 2.1 DT	—	2630	2230	2020	—
Alpine V6 Turbo	—	5030	4210	3750	3390

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	560	—	—
111 L 5p	780	660	600	—	—
114 S/S	880	790	680	—	—
114 S 5p	860	730	660	—	—
114 SL/Si 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTI	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1080	990	890	—
216 S	—	—	470	420	—
216 Sprint	—	—	500	450	—
216 SE/ER	—	—	580	420	—
216 Vitesse	—	—	660	580	—
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GTI 3p /5p	1550	1310	—	—	—
220 GTI 3p /5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1060	960	—	—
416 GSi	1370	1160	1050	—	—
416 GTI	1400	1180	1060	—	—
420 GTI	1560	1320	—	—	—
820 Si	—	—	1380	1220	1060
820 Si Nuevo	2330	1990	—	—	—
827 Sterling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	—	340	290
Metro MG	—	—	—	420	340

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

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1680	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2630	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2960	2630	2170
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1350
9000i CDI 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSI 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3190	2830	2560	—
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000i Top Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

MODELO	93	92	91	90	89
Marbella L. Plata Sp., Jun	430	340	290	240	200
Marbella XL GLX	460	390	330	280	250
Ibiza Disc. Str. y Soc. 0.9	590	530	440	410	310
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	610	560	460	420	350
Ibiza GLX 1.2 3p	680	610	510	470	410
Ibiza Disc. Soc. 1.5 3p	580	520	440	380	340
Ibiza XL 1.5 3p	660	590	500	440	390
Ibiza GLX 1.5 3p	720	660	560	500	430
Ibiza SX 1.5 3p	790	710	590	540	490
Ibiza Disc. Soc. Str. 0.9 5p	570	510	440	400	330
Ibiza Disc. Soc. 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	560	500
Ibiza Disc. Soc. y Jun. D 3p	490	440	370	330	290
Ibiza GLD y XLD 3p	660	590	510	450	340
Ibiza Disc. y Soc. y Jun. D 5p	520	470	410	340	310
Ibiza GLD y XLD 5p	700	630	540	490	380
Malaga L. GL Touring 1.2	—	570	460	390	340
Malaga GLX 1.2	—	550	490	410	370
Malaga L. GL y Bi y Tour. 1.5	—	570	500	410	370
Malaga GLX 1.5	—	600	540	460	350
Malaga 1.5 Inyección	—	660	620	520	400
Malaga LD y Young D	—	620	480	360	280
Malaga GLD y GLXD	—	660	510	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 GTI	1600	1380	1230	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1670	1420	1280	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1580	1350	1210	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1700	1450	1300	—	—
Toledo 1.9 D CL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 D GL	1200	1020	920	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1400	1190	1070	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1520	1300	1170	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
130 GL	—	300	280	230	210
136 Favorit	—	400	360	320	290
136 Rapid	—	390	350	320	280
Favorit GLX	680	—	—	—	—
Favorit S.Line	710	—	—	—	—
Favorit B.Line	730	—	—	—	—
Forman GLX	750	—	—	—	—
Forman S.Line	780	—	—	—	—

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

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	1090	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	—	—	—	—

MODELO	93	92	91	90	89
Cerco 1.6	—	1420	1140	1030	—
Celica 2.0 GT	—	1620	1310	1170	—
MR2	—	1660	1410	1270	—
Supra 3000	—	2240	1900	1710	—
Supra Targa	—	2340	1990	1790	—
Supra Turbo	3190	2710	2440	—	—
Supra Targa Turbo	3370	2860	2580	—	—
Camry	—	1140	970	880	—
Cavalia 1.6	—	1190	1070	—	—
Celica 2.0 GTI	2330	1980	1790	—	—
Celica Turbo 4XA	2750	—	—	—	—
Carina XL 1.6	1610	—	—	—	—
Carina GL 2.0	1800	—	—	—	—

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 C y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic CL 1.3	—	610	560	410	310
Polo Classic Bel Air	—	580	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	410
Polo GL/GLE	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	560	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 GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1460	1250	—	—	—
Golf GL 90 3p Aut.	1600	1370	—	—	—
Golf GL 90 GTI 3p	1740	1490	—	—	—
Golf VR6 3p	2570	2200	—	—	—
Golf CLD 3p	1330	1140	—	—	—
Golf GTD 3p	1600	1370	—	—	—
Golf GTTD					

COMPRAR Y VENDER

Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS



VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

*FINANCIACION VW CREDIT

*AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

VALDERRIBAS 75 28007 MADRID
TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

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

RENAULT Laguna V6. Procedente de concurso. Muy buen precio. Tel: (91) 691 30 95.

COMPRO llantas de Renault Clio Iniciación. Llamar noches, preguntar por Aquiles. Teléfono: (91) 657 06 54.

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

FIAT Uno Turbo. Impecable, muy buen precio. Tel: 725 86 21/22.

PEUGEOT 405 GRDT Turbo diesel.Extras, año 91, pocos Km, precio interesante. Tel:725 86 21/22.

FORD Fiesta XR2i. Negro, techo solar, llantas, equipo Hi-Fi, excelente, garantía escrita. Ocasión. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 260E. Muy equipado, impecable, garantía escrita. Precio: 1.750.000 ptas.

Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GL 1.6. Rojo, buen estado, M-JK. Garantizado, buen precio. Tel: 725 86 21/22.

FURGONETA Camping Citroën C-25 diesel, 9 plazas, cuidada. Cambio por coche o moto. Buen precio. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN AX GT. Todos los extras, A/A, rojo, garantía escrita, buen precio. Tel: 725 86 21/22.

FORD Escort Cabrio 16V. A estrenar, capota elé., blanco, A/A. Precio sensacional. Garantía oficial.Tel: 725 86 21/22.

PORSCHE 944 Turbo 220 CV, piel, A/A, asientos eléctricos, etc. Buen precio: 1.750.000 ptas. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN BX 19 TGS Prestige. M-NB. Año 92, pocos Km. Garantía total. Precio: 890.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

BMW 316 Ti Compact. Año 95, sin uso. Oportunidad. Tel: 725 86 21/22.

ALFA GTV 2.5 V6. Excelente conservación, 90.000 Km originales, aire acondicionado, etc, buen precio. Teléfono: 725 86 21/22.

SUZUKI SJ 413 descapotable, techo fibra,

extras, rojo, muy buen estado, precio interesante. Admitimos cambio. Teléfono: 725 86 21/22.

SAAB 9000 Turbo 16. Full equipo. Muy interesante. Admitimos cambio. Teléfono: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajo. Descapotable, año 66, impecable, restaurado. Admitimos cambio. Teléfono: 725 86 21/22.

NISSAN 200 SX Turbo 16. Año 91. Garantía, muy interesante. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 19 Chama-de TXE.Extras, pocos Km, garantía escrita. Tel: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Polo Fox 1.3. Sólo 40.000 Km, buen precio. Azcona, 62. Teléfono: 725 86 21/22.

VOLVO 340 GL. Como nuevo, perfecto. Precio: 600.000 ptas Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 280 S. Perfecto, full equipo. Colección W 116, año 79. 950.000 ptas. Tel: (947) 59 03 69.

VENDO Toyota V6-3000. Gasolina, matriculado, año 93, 22.000 Km, con los extras siguientes: kit potenc. motor 186 CV en banco; kit suspensión mayor altura; tanque combustible extra; y mucho más. Precio a convenir. Teléfono: (968) 78 27 27. Llamar en horas de oficina.

HONDA NSX. Rojo, full equipo, año 92, 20.000 Km. Ocasión. Tel: (964) 25 05 31.

MERCEDES 300 E 24V. Año 90, negro metalizado, ABS, ASR, aire acondicionado, llantas, piel, automático, otros,

80.000 Km. Precio: 3.900.000 pesetas. Teléfono: 908 68 88 85 Raúl.

BMW M-3. Diciembre del 93, blanco, 27.000 Km, nacional. Precio: 6.200.000 ptas. Tel: 441 10 41.

PORSCHE 968 CABRIOLET

Rojo. Año 92
Completamente equipado.
5.500.000 Ptas.
Tel: 415 00 19
(Noches)

PARTICULAR vendo Range Rover TD. Año 91, perfecto estado. Precio: 2.400.000 ptas. Teléfono: 413 60 98.

MASERATI 222. Motor turbo, color blanco, sólo estrenado, 9.000 Km, primera mano. Teléfono: (93) 211 51 74. Sr. Vergés.



ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Basauri, 17
Madrid 28023

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

No lo dude, venga y pregunte por nuestras ofertas

Comprando aquí su coche puede ser gratis



REVISADOS Y GARANTIA HASTA 12 MESES

Alhambra
AUTOMOVILES

para que usted elija el suyo

400 vehículos en stock

MODELO	AÑO	Pta./mes (*)	PRECIO
BMW 325 CABRIO CUFERO FE	1989	42.453	3.090.600
BMW 525 TDS FLE	1989	76.983	3.750.000
CITROËN AX 1.6 D COMERCIAL	1987	16.047	750.000
CITROËN XANTIA 2.0I 16V A/A	1991	50.576	2.400.000
CITROËN XANTIA TD VSA	1991	38.998	2.575.000
CITROËN XM 3.0 V6 A/A ABS	1991	77.515	1.600.000
CITROËN XM 3.0 V6 A/A ABS CUEBRO	1991	48.516	2.390.000
FORD ESCORT XR3I 16V CABRIOLET	1991	38.350	1.890.000
FORD MONDEO 2.0	1991	54.840	2.600.000
HONDA LEGENDA 2.0I 24V V6 FLE	1991	40.421	1.990.000
LANCIA THEMA 3.0I FERRARI/A	1991	42.453	1.990.000
MERCEDES 190 E 2.3 FLE C D	1991	53.927	2.600.000
MERCEDES 260 E	1991	62.765	3.090.000
MERCEDES 300 DIESEL FLE	1991	79.915	3.800.000
MERCEDES 300 E 24V FLE	1991	79.015	1.890.000
PEUGEOT 306 A 110i	1991	45.708	2.250.000
PEUGEOT 605 SRDT	1991	50.578	1.490.000
RENAULT 19 FXI	1991	23.359	1.150.000
RENAULT CLIO 1.7 S A/A	1992	21.328	1.090.000
ROVER 620 SILVER A/A ABS CUFERO-MADERA	1994	55.859	2.720.000

(*) Ptas./mes=PSA a 48 meses con el 25% de entrada.

en Madrid

JUNTO A METRO DELICIAS

Paseo de las Delicias, 100 Bis. TELEFONO: 468 46 08. FAX: 527 99 78. 28045 MADRID
Paseo de las Delicias, 66 Bis. TELEFONO: 528 10 38. FAX: 530 02 77. 28045 MADRID
EN MALAGA. Avda. VELAZQUEZ, 47. TELEFONO Y FAX: (95) 231 31 00

EN HACHUEL, TENEMOS LO QUE BUSCA, Y SE LO GARANTIZAMOS.

GARANTIA OCASIONES DEL LEON



Modelo	Año	Ptas./mes (*)	GARANTIA
PEUGEOT 405 LONG BEACH	1994	26.203	12 MESES
PEUGEOT 306 XR 1.6	1994	35.343	12 MESES
PEUGEOT 405 EMBASSY 1.8	1994	47.794	12 MESES
PEUGEOT 306 SEDAN D	1994	43.571	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1991	30.265	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDT	1991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVT	1990	40.421	12 MESES
PEUGEOT 605 X VDT ALU	1991	81.046	12 MESES
PEUGEOT 1.5 COMBI 9 LUXE	1992	35.546	12 MESES
AUDI 100 CD 4/A E/E C/C	1987	20.109	12 MESES
CITROËN BX 1.6V FLE	1993	34.728	12 MESES
CITROËN XANTIA TD	1993	56.671	12 MESES
CITROËN XM 3.0 V6 CUFERO F/F	1992	48.546	12 MESES
RENAULT ZX 1.8I AUR A	1994	34.023	12 MESES
FIAT TIPO 2.0 16V A/A	1992	24.172	12 MESES
FORD MONDEO 2.0 SI 16V	1994	54.640	12 MESES
FORD TRANSIT COMBI 5	1994	44.464	12 MESES
NISSAN SERENA DX COMBI 5	1994	42.453	12 MESES
RENAULT CLIO 1.7i	1991	19.397	12 MESES
RENAULT CLIO 1.7 S	1992	20.109	12 MESES
SEAT Ibiza 1.5 A/A	1991	14.726	12 MESES

(*) Ptas./mes=PSA a 48 meses con el 25% de entrada.

HACHUEL

SU CONCESIONARIO PEUGEOT

Paseo de las Delicias, 101.

Tel: (91) 468 50 05. Fax: 530 76 90



JUNTO A METRO LEGAZPI



A. ARGÜELLES

Andrés Mallado, 76. Tels.: 549 57 88 - 549 64 71. 28015 Madrid
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

SEGURIDAD

a la hora de COMPRAR su AUTOMOVIL

ALFA ROMEO	MES	525 TDS, 92	95.000	SCORPIO 2.4i, 89	29.000	NISSAN	MES	ROLLS ROYCE	MES
33 1.7, 88, A/A	16.000	525 TDSAUT, 92	96.000	HONDA	MES	PRIMERA 2.0I SLX, 90	35.000	SILVER SPIRIT, 85	220.000
75 2.0, 85	18.000	628 CSI, 80	35.000	ACCORD 2.0. 94 FE	60.000	SERENA SGX 2.0 4P, 94	39.000	SEAT	MES
164 TURBO, 91, A/A	57.000	M-3, 90, FE	82.000	LANCIA	MES	OPEL	MES	RITMO 65, 82	12.000
AUDI	MES	M-5, 90, FE	87.000	DEDRA 2.0 IE, 92, A/A	41.000	ASTRA GSi 2.0 16V, 92	47.000	TOLEDO 1.8, 91	38.000
90 2.2 INY, 89	46.000	CITROËN	MES	DEBRA 1.8, 90, A/A	26.000	OMEGA CD, 86	23.000	TOYOTA	MES
100 2.2, 88	42.000	AX 11 VIVACE, 91	18.000	THEMA TUR. 16V, 89	42.000	OMEGA TD, 87, A/A	30.000	CAMRY SX AUT, 82	85.000
100 2.2i, 89	39.000	AX 14 TGS, 90	18.000	Y-10 TURBO, 86	10.000	OMEGA 2.0 16V, 94	83.000	VOLKSWAGEN	MES
100 2.6i, 93	80.000	AX 14 TGS, 3P, 91	18.000	MASERATI	MES	VECTRA GT 2.0i, 4P, 90	36.000	CORRADO 16V, 89, A/A	43.000
100 TDI, 91	75.000	BX TRS 1.6, 84	13.000	222, 90	54.000	PEUGEOT	MES	GOLF 1.8 INY, 87	35.000
100 TURBO QUAT., 91	50.000	BX TZD TURBO, 92, A/A	38.000	MERCEDES-BENZ	MES	205 XR, 88	18.000	GOLF GL, 90	24.000
COUPE 2.3, 92, A/A	41.000	XANTIA 2.0I SX, 93	57.000	230 E, 86, A/A	51.000	405 MI 16V, 91	42.000	GOLF GT AUT., 88, A/A	38.000
COUPE S2, 91	88.000	XM 2.0I GL, 91	38.000	250 TD, 91	94.000	405 SRI, 90	33.000	GOLF G-60, 91, A/A	41.000
BMW	MES	XM V6 I, 91	39.000	300CE, 90	100.000	PORSCHE	MES	POLO COU. 1.3 GT, 91	19.000
316, 87	24.100	ZX 1.6I AV. 5P, 92	34.000	300CE 24V 5V, 91	135.000	911 TARGA, 82	38.000	MOTOCICLETAS	MES
318 IS, 92	70.000	ZX 1.9I VOLC., 91	28.000	300E AUT., 92	110.000	911 SC, 82	60.000	HONDA NSR 125 R, 93	15.000
320I COUPE, 92	55.000	FIAT	MES	300E 24V, 93	98.000	RENAULT	MES	TODOTERRENO	MES
320I COUPE, 94	72.000	UNO 70 SXi, 92	21.000	300TE, 86	80.000	CLIO RN 1.4, 91	23.000	JEEP CHEROKEE 2.1, 90	62.000
325i, 86	33.000	TEMPRA 1.6S, 92	52.000	500SE, 93	237.000	ESPACE TXE C, 90	52.000	LADA NIVA 1.6 4X4, 93	22.000
325i, 87	34.000	FORD	MES	FIESTA 1.3 PACHA, 92	19.000	R-11 GTD, 87	16.000	MITSUBISHI MON, 82	84.000
325TD, 92, A/A	83.000	ESCORT XR3i, 89, A/A	25.000	FIESTA 1.6S 3P, 91	17.000	R-18 FAM., 83, A/A	14.000	SUZUKI VITARA, 91	34.000
520i, 90	54.000	FIESTA 1.6 GHIA, 91	24.000	ORION 1.6 GHIA, 91	24.000	R-19 TSE, 90	23.000	TOYOTA LAND C, 92	149.000
520i, 89	49.000					R-21 TURBO, 88, A/A	32.000		
520i 24V, 91	65.000								
525i 24V, 91	75.000								
525i 24V AUT., 90	76.000								

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

COMPRAR Y VENDER

BMW M3. Año 93, F/E, 16.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 325. 4p, año 93, gris metalizado, cuero gris, airbag, techo eléctrico, tempomat, equipo sonido, computadora, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 525i 24V. Año 91, pintura metalizada, techo, llantas aleación, A/A, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 525 TDS. Año 93, verde Boston metalizado, airbag conductor, techo eléctrico, apoyabrazos delanteros, radiocasete Bavaria, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 730i Aut. Año 94, nuevo modelo 8 cilindros, sólo estrenado, pintura metalizada, techo eléctrico, tapicería de cuero, equipo de sonido, sólo 5.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera Cabrio. Año 86, color rojo, asientos deportivos tapizados en cuero negro, A/A, radiocasete, perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera Aniversario. Año 87, metalizado, techo eléctrico, A/A, tapicería cuero especial, radiocasete, alarma, modelo exclusivo. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 4. Modelo 91, cuero, techo eléctrico, perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera RS. Año 93, F/E, 19.000 Km, serie limitada. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 928 S4. Año 86, pintura metali-

zada, tapicería cuero, 49.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 928 GT. Año 91, azul marino metalizado, tapicería cuero negro, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Laredo. Año 94, automático, 6 c., A/A, equipo sonido, sólo 15.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Limited. Año 93, V8, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

GMC Tiphon turbo. Año 93, 290 CV, negro, cuero negro, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

NISSAN Patrol GR Corto. Año 94, bicolor verde oscuro/plata met., 8.000 Km, sólo estrenado. Tel: (91) 562 06 02.

NISSAN Terrano 1 2.7 TD. Año 91, pintura metalizada, techo solar, radiocasete, 40.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

MITSUBISHI Eclipse 2.0 16V 150CV. Año 93, F/E, inmejorable estado. Tel: (91) 562 06 02.

MAZDA 929. Año 93, F/E, perfecto estado, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MAZDA MX3. Año 93, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

PONTIAC Firebird. Año 93, 6 cilindros en V, 180 CV, automático, airbag, A/A, equipo sonido, llantas aleación, ABS, techo carga, precio muy interesante. Tel: (91) 562 06 02.

SAAB 9000 CD 4p. Año 90, perfecto estado, azul marino, 1.750.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

SAAB 9000 Turbo S 16V Cabrio. Año 92, capota eléctrica, tapicería de cuero, equipo aero, kit potencia 175 CV, equipo sonido, alarma, 40.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500 SE. Año 93, F/E, sólo 20.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500SL. Año 93, rojo almandino, cuero beige, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 600 SEL. Año 93, F/E, plata, cuero negro, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES S 600 Coupé. Año 94, 7 meses de uso, negro met., cuero negro, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300 CE. Año 90, blanco, cuero negro, 50.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300CE 24V. Año 90, pintura metalizada, techo, cuero, automático, 5v, ASR, airbag, llantas 8 orificios, tempomat, radiocasete. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300CE 24V. Año 92, antracita, cuero negro, equipadísimo. Tel: (91) 562 06 02.

FERRARI Mondial Quattrovalvole. Absolutamente impecable, recién revisado, color rojo, cuero beige, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 4. Año 93, azul marino metalizado, impecable. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 944 S-2. Año 90, blanco, impecable. Tel: (91) 562 06 02.

OPEL Calibra 2.0 16V.

Año 91, negro met., techo eléc., 50.000 Km, radiocasete. Precio: 1.750.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

AUDI Coupe 2.2E. Año 91, metalizado, radiocasete, perfecto estado. Precio: 1.950.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

IMPORTAUTO JBA Falcon Sport. A estrenar, entregas inmediatas. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Mercedes 220 Sedán. Año 53, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Mercedes 220 SE. Año 60, descapotable, perfecto. Tel: (976) 38 61 12.

IMPORTAUTO Mercedes 220. Año 53, descapot. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Maserati Sebring 3500. Año 62. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Buick Riviera Coupé. Año 68. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Rolls Royce Corniche Cabriolet. Año 72. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Rolls Royce Silver Shadow. 1976. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Pli-mount Sport Fury. Año 65, aire, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Oldsmobile Cutlass. Año 66. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Cadillac Eldorado Biarritz. Descapotable, año 61. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Renault Dauphine. Año 60, totalmente restaurado. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1300 Gordini. 5v 120CV. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1600 Gordini. 5v 160CV. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Triumph Spitfire 1500. 1979. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO BMW 3.0 CSI 180 CV. Cuero, 1975. Tel: (976) 38 62 12.

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

IMPORTAUTO Fiat 130 Coupé. Aire, Pininfarina. Tel: 38 62 12.

IMPORTAUTO Fiat 1500 Cabriolet. Pininfarina. Año 65. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Dodge Dart. Año 66, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Citroën 11 Pato. Año 54. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO MGB 1800. Verde inglés. Tel: (976) 38 62 12.

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

IMPORTAUTO Lamborghini Espada. 1970, perfecto. Tel: 38 62 12.

IMPORTAUTO Ferrari 330 GT. 2+2, 12 cilindros. Año 65, estado concurso. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Ferrari Mondial Quattrovalvole. Rojo, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

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

BENJA IMPORTACION EXPORTACION

BENJA ZÜLPICHER STRABE 218 COLONIA-ALEMANIA/ DELEGACION MADRID TEL: 91-504 64 89

GRAN STOCK DE VEHICULOS DE IMPORTACION A LOS MEJORES PRECIOS DEL MERCADO CENTRO DE AUTOMOVILES DE OCASION SEMI-ESTRENO

MERCEDES, BMW, AUDI, PORSCHE, JAGUAR Y TODO TERRENO
30 Años en el sector del automóvil nos avalan.
Vehículos revisados y garantizados por escrito.

BMW 850 I FE 6V-117.907 PTAS/MES
BMW 750 I FE 1.991-82.022 PTAS/MES
BMW 750 I FE 1.990-70.061 PTAS/MES
BMW 735 I FE 1.991-59.808 PTAS/MES
BMW 735 I FE 1.990-59.808 PTAS/MES
BMW 525 I 24V FE 1.991-52.973 PTAS/MES
BMW 325 I 24V FE 1.993-59.808 PTAS/MES
BMW 324 TUR.DI. 1.989-27.341 PTAS/MES
BMW 320 I 1.990-27.341 PTAS/MES
MERCEDES 500 SEC FE 1.984-47.846 PTAS/MES
MERCEDES 300 T.DI FE 1.991-71.770 PTAS/MES
MERCEDES 300 E FE 1.990-59.808 PTAS/MES
MERCEDES 300 DI. FE 1.986-41.011 PTAS/MES
MERCEDES 300 CE 24 V 1.990-76.896 PTAS/MES
MERCEDES 260 E FE 1.990-51.264 PTAS/MES
MERCEDES 190 2.5 DI. 1.987-29.049 PTAS/MES
MERCEDES 280E 24V FE 1.994-87.149 PTAS/MES

AUDI 100 TDI FE 1.993-59.808 PTAS/MES
AUDI 100 V6 2.8 FE 1.992-56.390 PTAS/MES
AUDI 200 V-8 32V 300CV 1.993-75.187 PTAS/MES
PORSCHE 944 TUR. FE 1989-44.429 PTAS/MES
PORSCHE 944 FE 1.986-23.923 PTAS/MES
PORSCHE 911 SC FE 1.984-50.410 PTAS/MES
JAGUAR XJSC CAB. FE 1988-59.808 PTAS/MES
TRIUMPH TR-7 CAB. 1983-22.214 PTAS/MES
FORD THUNDERBIRD FE 1993-59.808 PTAS/MES
VW GOLF VR-6 FE 1.993-47.846 PTAS/MES
OPEL FRONTERA TD 2.3 1.994-56.390 PTAS/MES
MAZDA RX-7 TUR. 1.988-30.759 PTAS/MES
MITSUBISHI M.LARGO VARIOS-34.176 PTAS/MES
MITSUBISHI M.CORTO VARIOS-25.632 PTAS/MES
ISUZU TROOPER LARGO 1991-30.759 PTAS/MES
NISSAN PATROL GR L. FE 1990-46.138 PTAS/MES
TOYOTA LAND CRU.COR. TD-42.720 PTAS/MES

COMPRAMOS VEHICULOS DE IMPORTACION PARA OTROS MODELOS ENTREGA DE PEDIDOS EN 10 DIAS SUCURSALES CON EXPOSICION Y VENTA

MADRID
C/DOCTOR ESQUERDO 59
TELEFONO: 91- 409 72 63

VALDEMORO
CTRA. ANDALUCIA KM.24
Polígono industrial Albresa
Avda. de Madrid 26-NAVE 9
TELEFONO: 91- 895 55 64

CHICLANA (CADIZ)
CTRA. LA BARROSA KM.2,600
TELEFONO: 956 - 49 40 46

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

LIÑAN Alfa Romeo 75 1.8 lny. D/A, elev., cierre. M-JZ. Precio: 750.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

LIÑAN Alfa Romeo 33 1.3. Elev., cierre, 5V, 5 p, M-NW. Precio: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Citroën AX 1.4 TDR, diesel, 5v. Año 91. 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

LIÑAN Citroën ZX Volcane 19 lny. ABS, A/A, D/A, elev., cierre. M-MS. Mes: 25.725 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

LIÑAN Citroën ZX 16 lny. Aura. A/A, elev., cierre. M-NZ. Mes: 24.150 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

LIÑAN Fiat Uno 70 SX lny. Elev., cierre, alarma, M-MS. Precio: 925.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Escort 1.6 lny. Ghia. A/A, elev., M-IJ. 625.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Fiesta 1.1

AUTOS FERNANDEZ

SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS

EN STOCK

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

LIÑAN CLX. 5V. Moderno. año 91. Precio: 625.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.6 Ghia. Aire acondicionado, elev., cierre. M-JX. Precio: 650.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.



HOLLIDAY CAR VEHICULOS KM "0"

TODAS LAS MARCAS Y MODELOS - VEHICULOS DE IMAGEN Y DIRECCION
PRECIOS MUY COMPETITIVOS (HASTA UN 20% Dto.)

CREDIT-HOLLIDAY

FINANCIACION A SU MEDIDA EN 1 HORA
8 AÑOS PARA PAGAR CON SOLO SU GARANTIA PERSONAL

GRAN STOCK V.O. PROCEDENTE DE CAMBIO GARANTIA HASTA 12 MESES
TEL.: (91) 554 65 05 - 554 65 13 - 554 34 21 - 554 37 05 FAX: (91) 554 65 05
C/ GARCIA DE PAREDES, 3

MARCENADO 50 Mercedes 260E. Año 90, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE 24V. Año 92, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE. Año 88, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 500 SE. Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 TD. Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E. Varios. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 D. Varios. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 735 IL. Año 88, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 325 I. Año 92, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 325 24V Año 92, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 24V. Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 TDS. Año 92, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 260E. Año 90, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE 24V. Año 92, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE. Año 88, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 500 SE. Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

FERNANDEZ Renault 21 Nevada. Año 89. Precio: 850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Fiat Tipo DGT. Año 89. Precio: 750.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Mercedes 300 DT. Año 90. Precio: 3.500.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ BMW 525 TDS. Año 92, automático. Precio: 4.175.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Espace TXE. Año 90. Precio: 1.850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Escort XR 3i Cabrio. Año 89. Precio: 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 205 GTI. Año 89. Precio: 1.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Seat Toledo 1.8 Sport. Año 94. Precio: 1.700.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault 19 TXI. Año 91. Precio: 1.100.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Stock automóviles F. Fernandez. Tel: 501 22 93

FERNANDEZ Renault 21 Nevada. Año 89.

Precio: 850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Fiat Tipo DGT. Año 89. Precio: 750.000 ptas. Tel: 501 22 93

FERNANDEZ Mercedes 300 DT. Año 90. Precio: 3.500.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ BMW 525 TDS. Año 92, automático. Precio: 4.175.000 ptas. Tel: 501 22 93.

LIÑAN Alfa Romeo 75 1.8 lny. Dirección asistida, elev., 5V, 5 p, M-NW. Precio: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

da, elev., 5V, 5 p, M-NW. Precio: 750.000 pesetas. Teléfono: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Alfa Romeo 33 1.3. Elev., 5V, 5 p, M-NW. Precio: 785.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN BMW 325i. Aire acondicionado, dirección asistida, elev., 5V, 5 p, M-NW. Mes: 28.350 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

MARCENADO 50

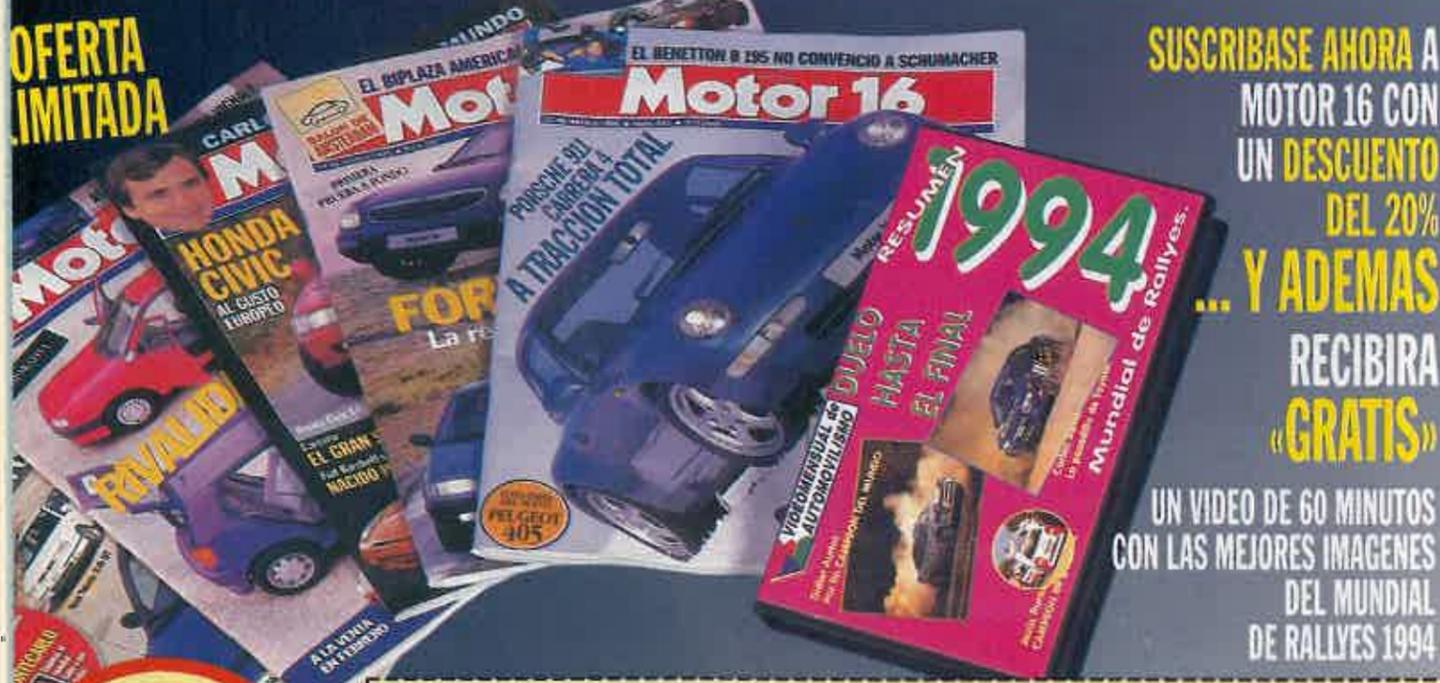
Importación de Automóviles NUEVOS Y USADOS (TODAS LAS MARCAS)

Gran stok en Mercedes BMW y Todo Terreno

Parking para clientes

Tel.: 91- 416 66 34

Fax : 91 - 416 68 01



SUSCRIBASE AHORA A MOTOR 16 CON UN DESCUENTO DEL 20% ... Y ADEMAS RECIBIRA "GRATIS" UN VIDEO DE 60 MINUTOS CON LAS MEJORES IMAGENES DEL MUNDIAL DE RALLYES 1994

AHORA: 20% DE DESCUENTO + UN VIDEO DEL MUNDIAL DE RALLYES

Si, deseo suscribirme a Motor 16 por un año, con un 20% de descuento y con un vídeo del Mundial de Rallyes de regalo, pagando sólo 15.600 ptas.
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Viajes S.A. Giro postal nº a nombre de Cambio y Viajes S.A.
 D.....
 Calle.....
 Localidad..... C.P..... Provincia..... Telf.....
 Fecha de nacimiento..... D.N.I..... Profesión.....
 Precio suscripción
 España..... 15.600 ptas América, Africa..... 36.296 ptas
 Europa, Argelia, Marruecos y Túnez..... 30.056 ptas. Asia, Oceanía..... 49.556 ptas.

OFERTA SOLO VALIDA PARA ESPAÑA

ENVIAR A MOTOR 16. CAMBIO Y VIAJES, S.A. C/ BASAURI, 17-28023 MADRID (ESPAÑA)

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

Canalcar

350 COCHES

**32 AÑOS
VENDIENDO LAS
MEJORES
OPORTUNIDADES**

AUDI 100 2.0 E	92	2.450.000
AUDI 100 2.0 E ANEE CC DA	92	2.450.000
BMW 318i 4P AA DA	91	2.350.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
BMW 320i 5 COUPE AA CC EE	92	3.175.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
BMW 750i FE	88	3.750.000
BMW 750i A FE	87	1.850.000
CHRYSLER LEONARDO AUT.	92	1.550.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN BX 1615 RS AA EE CC	90	875.000
CITROËN ZX 1.6 AX AA CC EE	91	1.375.000
CITROËN AX 1.4 T2S 3P AA CC	91	825.000
CITROËN AX TRD	91	825.000
CITROËN AX GT 3P AA CC EE	92	980.000
CITROËN ZX 1.6 AURA AA CC	92	1.425.000
CITROËN ZX 1.6 VOLGANE	92	1.550.000
FIAT TIPO 16V AA CC EE DA	91	1.275.000
FIAT TIPO 1.4	90	725.000
FIAT TIPO 2.0 16V AA CC EE DA	91	1.375.000
FIAT TIPO 2.0 16V AA ABS DA	90	1.100.000
FIAT LANCIA	88	590.000
FIAT LANCIA 750i CC EE	90	790.000
FORD ESCORT CABRIO EE CC	92	1.750.000
FORD ESCORT CLX AA	91	1.125.000
FORD ESCORT 1.6 16V	93	1.475.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	88	675.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE	92	1.375.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE	91	1.275.000
FORD ESCORT 1.8 16V AA 2P	92	1.425.000
FORD ESCORT 1.8 DA CC EE	93	1.425.000
FORD FIESTA 1.1	88	445.000
FORD FIESTA 1.4 3P	87	475.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	90	795.000
FORD FIESTA DIESEL	93	1.175.000

Canalcar

350 COCHES

**FACILIDADES
DIGANOS COMO
QUIERE PAGAR**

FORD SIERRA 2.0 XRI AA CC 92 1.875.000

FORD SIERRA 2.0 XRI AA CC 92 1.875.000

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

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

Canalcar

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

**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**

FORD FIESTA 1.1S AA	90	675.000
FORD FIESTA EXPO 1A 3P	92	1.075.000
FORD FIESTA 1.6S	88	790.000
FORD FIESTA 1.6 16V CC EE	93	1.275.000
FORD MONDEO 1.6 16V FE	94	2.350.000

FORD FIESTA 1.1	93	825.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AU	92	4.400.000
LADA NIVA	93	775.000
LANCIA DEDRA 1.8 AA CC DA	92	1.575.000
LANCIA DELTA 2.0 E 16V FE	93	1.975.000
LANCIA DELTA GT E	92	975.000
LAND ROVER DISCOVERY 2.5	94	3.250.000
MERCEDES 190 E 2.3 16V FE	87	2.500.000
MERCEDES 300 CE COUPE FE	90	3.450.000
MERCEDES 300E FE	92	3.450.000
MERCEDES 300 SE FE	90	7.800.000
MITSUBISHI GT 8 FE	92	5.500.000
NISSAN PATROL DAK2 TD AA	92	2.350.000
NISSAN PATROL TOP LINE AA	91	2.375.000
NISSAN TERRANO II	93	2.950.000
OPEL ASTRA 1.6I 4P CC DA EE	92	1.375.500
OPEL ASTRA 1.6I GT FE	90	1.675.000
OPEL ASTRA GSI AA CC DA EE	92	1.790.000
OPEL ASTRA GSAI 16V FE	92	2.150.000
OPEL ASTRA GSI 16V CC EE	91	1.675.000
OPEL ASTRA GSI 16V CC EE	92	1.790.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V FE	92	2.225.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V FE	91	2.100.000
OPEL CORSA 1.2 EE CC	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 EE CC	92	775.000
OPEL CORSA 1.3 GLS	86	475.000
OPEL CORSA 1.4I 3P CC EE	93	1.225.000
OPEL CORSA 1.4I 5A	94	1.425.000

Canalcar

350 COCHES

**SI NO ESTA
SATISFECHO LE
DEVOLVEMOS
SU DINERO**

OPEL CORSA 1.4 IS AA CC EE	93	1.375.000
OPEL CORSA 1.5D	88	675.000
OPEL CORSA CITY	92	650.000
OPEL CORSA CITY	92	690.000
OPEL MADETT 1.6S	89	690.000
OPEL MADETT 1.6S CC EE	89	690.000
OPEL MADETT 1.6	88	675.000
OPEL MADETT CABRIO DA	90	1.890.000
OPEL MADETT 1.8I AA CC EE	91	960.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	93	2.650.000
OPEL VECTRA 1.6S	88	925.000
OPEL VECTRA DIAMOND AA	94	2.125.000

Canalcar

OPEL VECTRA 2.0 DIAMOND	93	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0I AA RC	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0I GT AA CC	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0 GT FE	93	2.150.000
OPEL VECTRA 2.0I 16V AA CC	90	1.575.000

Canalcar

350 COCHES

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

OPEL CORSA 1.2 EE CC	92	775.000
OPEL CORSA 1.2 EE CC	92	775.000
OPEL CORSA 1.3 GLS	86	475.000
OPEL CORSA 1.4I 3P CC EE	93	1.225.000
OPEL CORSA 1.4I 5A	94	1.425.000

OPEL ASTRA 1.6I GT EE CC	93	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6 GLS AA CC	93	1.575.000
OPEL ASTRA 1.7 DIESEL DA	93	1.525.000
OPEL CORSA 1.2 ST	86	390.000
OPEL ASTRA 1.4I GL	92	1.075.000
PEUGEOT 106 XT 1.4 AA CC	93	1.325.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
PEUGEOT 205 GR	88	565.000
PEUGEOT 205 LACOSTE AA	87	620.000
PEUGEOT 306 XRD FE	93	1.875.000
PEUGEOT 306 GTD FE	93	2.350.000
PEUGEOT 309 GTI FE	87	790.000
PEUGEOT 309 LOOK	90	775.000
PEUGEOT 309 AUT. FE	92	1.040.000
PEUGEOT 405 AUT. AA CC DA	90	1.375.000
PEUGEOT 405 SROT AA CC EE	90	1.790.000
PEUGEOT 405 SROT	92	2.650.000
PEUGEOT 405 SRI FE	90	1.275.000
PEUGEOT 405 SRI AA CC EE	91	1.775.000
PEUGEOT 605 SVI 24V FE	92	2.975.000
PEUGEOT 605 SROT FE	93	2.775.000
PEUGEOT 306 XRD AA CC EE	94	1.975.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA	93	2.450.000
PEUGEOT 309 1.9 D VITAL AA	92	1.250.000
PEUGEOT 205 TD PLUS	92	1.275.000
RENAULT 19 A 4 CHA RL	92	1.175.000
RENAULT 19 1.4 CHA RN AA	92	1.375.000
RENAULT 19 1.4 RL	92	1.175.000
RENAULT 19 CHAMADE TD AA	93	1.750.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
RENAULT 19 GTS	90	890.000

Canalcar

SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
SAAB 9000 T 2.3 T FE	92	2.950.000
SEAT Ibiza 1.5 AA	91	790.000
SEAT Ibiza 1.4 CLX	94	1.275.000
SEAT Ibiza 1.5 DISCO	90	590.000
SEAT Ibiza 1.5 OLIMP AA CC	92	890.000
SEAT Ibiza SXI CC LLEE	90	590.000
SEAT TERRA 1.4 D	93	790.000
SEAT TOLEDO 1.8I CL AA DA	92	1.175.000
SEAT TOLEDO 1.8I CL AA DA	92	1.175.000
SEAT TOLEDO 1.8I 5P AA ABS	92	1.445.000
SEAT TOLEDO 1.9 DT AA DA	92	1.740.000
SEAT TOLEDO GT 2.0I FE	92	1.575.000
SUZUKI SAMURAI 413	90	890.000
SUZUKI SAMURAI CABRIO	90	970.000
SUZUKI SEDAN 1.8 GLX AA	93	1.375.000
SUZUKI VITARA JHT FE	92	1.825.000
SUZUKI SAMURAI JHT	92	1.050.000
TOYOTA SUPRA TURBO 3.0 FE	89	2.250.000
TOYOTA 4 RUNNER FE	93	2.950.000
VW GOLF 1.6 AA	91	1.175.000
VW GOLF 1.6	88	720.000
VW GOLF 1.6 CL AA	91	1.075.000
VW GOLF CABRIO AA DA	91	1.975.000
VW GOLF CABRIO FE CE	93	2.350.000
VW GOLF GOLF 2.0I 16V FE	93	2.325.000
VW GOLF GTI G 60 FE	90	1.850.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC AA	90	1.375.000
VW GOLF GTI 3P AA DA CC	93	2.100.000
VW GOLF GTI AA CC EE	88	1.150.000
VW PASSAT	85	375.000
VW GOLF GTI AA	90	1.425.000
VOLVO 440 AA EE CC	91	1.175.000
VOLVO 940 STVA FAM. FE CA	92	2.650.000
AUDI 90 2.2I AA CC EE DA	89	1.450.000
AUDI 100 2.0 E AA EE CC DA	92	2.450.000
BMW 318i 4P AA DA	91	2.350.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
BMW 320i 5 COUPE AA CC EE	92	3.175.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
BMW 750i FE	88	3.750.000

Canalcar

350 COCHES

**LEA Y COMPARE
CON LA
NUESTRA LAS
DEMÁS
GARANTIAS**

RENAULT 5 FIVE	91	625.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000
RENAULT CLIO 1.4 AA	92	1.125.000
RENAULT CLIO 1.4 RT AA CC	92	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 RT 5P AA	91	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 5P AA	92	1.175.000
RENAULT CLIO 1.8 RSI AA DA	93	1.580.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.750.000
RENAULT TWINGO	93	890.000
RENAULT 19 TDE CHAMADE	91	1.275.000
RENAULT 19 GTS	83	225.000
RENAULT EXPRESS 1.6D	90	775.000
RENAULT 5 FIVE	91	640.000
RENAULT 5 GTL	88	575.000
ROVER 220 GSI 16V FE	94	1.890.000
ROVER 820 SI FE	92	2.650.000
ROVER 114 GTI FE	91	1.275.000

Canalcar

350 COCHES

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

Canalcar

SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
SAAB 9000 T 2.3 T FE	92	2.950.000
SEAT Ibiza 1.5 AA	91	790.000
SEAT Ibiza 1.4 CLX	94	1.275.000
SEAT Ibiza 1.5 DISCO	90	590.000
SEAT Ibiza 1.5 OLIMP AA CC	92	890.000
SEAT Ibiza SXI CC LLEE	90	590.000
SEAT TERRA 1.4 D	93	790.000
SEAT TOLEDO 1.8I CL AA DA	92	1.175.000
SEAT TOLEDO 1.8I CL AA DA	92	1.175.000
SEAT TOLEDO 1.8I 5P AA ABS	92	1.445.000
SEAT TOLEDO 1.9 DT AA DA	92	1.740.000
SEAT TOLEDO GT 2.0I FE	92	1.575.000
SUZUKI SAMURAI 413	90	890.000
SUZUKI SAMURAI CABRIO	90	970.000
SUZUKI SEDAN 1.8 GLX AA	93	1.375.000
SUZUKI VITARA JHT FE	92	1.825.000
SUZUKI SAMURAI JHT	92	1.050.000
TOYOTA SUPRA TURBO 3.0 FE	89	2.250.000
TOYOTA 4 RUNNER FE	93	2.950.000
VW GOLF 1.6 AA	91	1.175.000
VW GOLF 1.6	88	720.000
VW GOLF 1.6 CL AA	91	1.075.000
VW GOLF CABRIO AA DA	91	1.975.000
VW GOLF CABRIO FE CE	93	2.350.000
VW GOLF GOLF 2.0I 16V FE	93	2.325.000
VW GOLF GTI G 60 FE	90	1.850.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC AA	90	1.375.000
VW GOLF GTI 3P AA DA CC	93	2.100.000
VW GOLF GTI AA CC EE	88	1.150.000
VW PASSAT	85	375.000
VW GOLF GTI AA	90	1.425.000
VOLVO 440 AA EE CC	91	1.175.000
VOLVO 940 STVA FAM. FE CA	92	2.650.000
AUDI 90 2.2I AA CC EE DA	89	1.450.000
AUDI 100 2.0 E AA EE CC DA	92	2.450.000
BMW 318i 4P AA DA	91	2.350.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
BMW 320i 5 COUPE AA CC EE	92	3.175.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
BMW 750i FE	88	3.750.000

COMPRAR Y VENDER

YAMOVIL Audi 80 2.6 E V6. Año 92, azul metalizado, F/E. Garantizado. Precio: 2.450.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 730i 3.0 218 CV Año 92, negro met., F/E. Garantizado. Precio: 3.950.000 ptas. Tel: 565 20 00

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0i Ghia. Año 94, verde metalizado, máximo equipamiento, pocos Km. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes 300 D. Año 92, gris grafito, completo de extras. Garantizado. Precio: 3.750.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Rover 216 GTI. Año 92, verde met., A/A y demás extras. Precio: 1.550.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Safrane 2.2 RNSI. Año 93, granate metalizado, extras. Garantizado. Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Escort Cosworth. Año 93, gris metalizado, completo de extras, pocos Km, completo de extras. Garantizado. Oportunidad única. Tel: 565 20 00

YAMOVIL Renault Laguna 2.0i RXE. Año 94, gris metalizado, full equipo, pocos Km. Garantizado. Oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes C-280 Elegance. Año 93, blanco, full equipo. Garantizado. Oportunidad única. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Rover 220 Coupe Turbo 200 CV. Finales año 93, blanco, F/E. Precio: 2.950.000 ptas. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Opel Calibra 2.0i 16V. Año 92, rojo, F/E. Garantizado. Precio: 2.350.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Volvo 850 GL 2.5 20V. Año 94, granate metalizado, automático, F/E, 18.000 Km. Garantizado. Tel: 565 20 00

PIAGGIO ZIP & ZIP BIMODAL

Dos mejor que Uno

A partir del próximo mes de julio se comercializará el Zip & Zip, modelo elegido por la marca italiana para instalar un motor eléctrico que se combina con su conocido propulsor térmico simplemente apretando un botón, siendo el primer scooter de este tipo que se produce en el mundo en serie.

La Zip combina el motor eléctrico con un motor térmico monocilíndrico de 49 cc. y 4,1 caballos de potencia. Es el primer scooter de estas características.



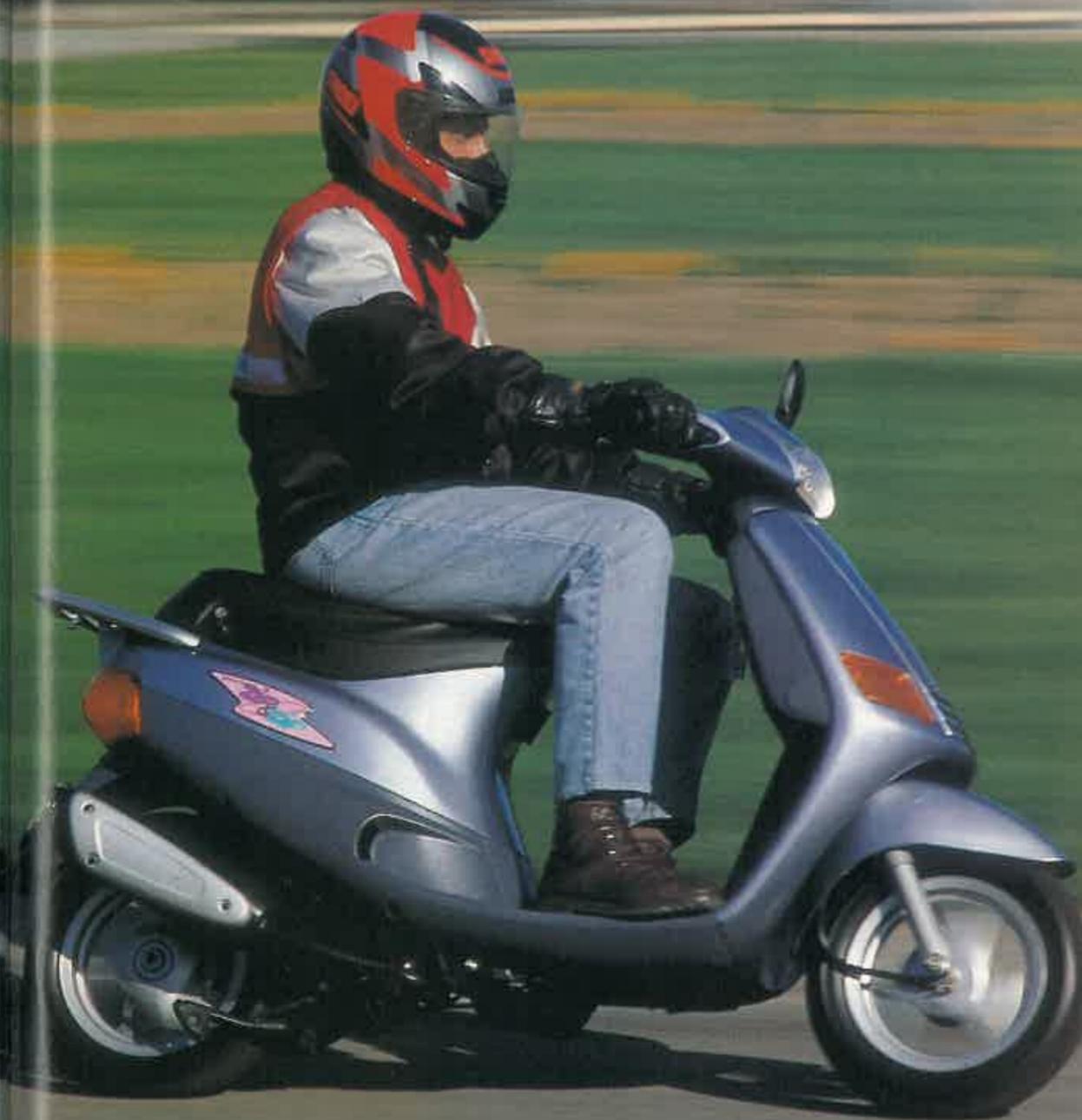
70/ Motor 16

PIAGGIO ZIP BIMODAL

VIRTUDES	DEFECTOS
Posibilidad de dos motorizaciones	Escasa autonomía de las baterías
Frenada	Prestaciones
Suavidad de respuesta	Excesivo tiempo de carga

PRECIO: SIN DETERMINAR

Motor 16
Prueba



CUANDO una marca es líder del mercado, se puede permitir la libertad de realizar experimentos con sus modelos que siempre resultarán cuanto menos interesantes. Este es el caso de Piaggio, que lide-

ra con autoridad el segmento del scooter y ha decidido dar un paso adelante en la investigación y desarrollo de los motores eléctricos, incorporando a la base de su popular Zip un propulsor de este tipo que se

combina con el ya conocido motor térmico monocilíndrico de 49 cc. y 4,1 caballos de potencia, siendo el primer scooter de estas características que se fabrica en serie en el mundo. ♦♦♦

Sin duda representa un hecho encomiable para la marca italiana el interés prestado en la evolución de los motores eléctricos, ya que ofrecen las innegables ventajas de una nula contaminación y contribuye a mejorar la calidad de vida en las recargadas ciudades.

Pero puestos a analizar el nuevo Zip Bimodal, nombre que expresa a la perfección los dos modos de propulsión, eléctrica y térmica, nos encontramos en principio con que las baterías de plomo que utiliza para alimentar el motor eléctrico ocupan el espacio que estaba destinado a guardar el casco o cualquier otro objeto, por lo que este hueco queda anulado para tal fin, al igual que el espacio de la guantera situada debajo del manillar, destinada para transportar el cable y el cargador que sirve para recargar las baterías, aunque existe la posibilidad de dejar los cables en casa y aprovechar este espacio.

La carga de las baterías se realiza de forma muy sencilla, basta con conectar una parte del cable a un enchufe normal y otra a la entrada que tiene el soporte de las baterías, y en ocho horas volverán a estar a pleno rendimiento.

La autonomía que ofrece este Zip tan particular es mayor que la que tiene el modelo que equipa sólo el motor de gasolina, gracias a la posibilidad de conectar el motor eléctrico simplemente presionando el botón que hay destinado para ello. La marca anuncia que esta maniobra puede realizarse sin necesidad de detener la moto, pero como nos dijo uno de los mecánicos de Vespa: «Hacer esta operación sin detener la moto significa aplicar un sufrimiento innecesario al motor».

La autonomía que ofrece el motor eléctrico puede rondar los 30 kilómetros, dependiendo de la potencia que apliquemos. Las prestaciones de este motor con una potencia de 650 W a 6.800 rpm son muy limitadas -el marcador no logró pasar de los 30 km/h con el acelerador a tope y llaneando-, lo que puede resultar un poco arriesgado circulando por la ciudad entre el tráfico, ya que en muchos casos es necesario disponer de un poco más de velocidad para no estorbar demasiado. En cambio, resulta ideal para circular por zonas cerradas al tráfico, como

El hueco situado bajo el asiento, cuya finalidad era la de alojar el casco, está ahora ocupado por las baterías de plomo que se utilizan para alimentar el motor eléctrico.

Cargar las baterías resulta muy sencillo, basta con conectar una parte del cable a un enchufe normal y otra a la entrada que tiene el soporte de las baterías. En ocho horas estará a pleno rendimiento.

El cuadro de instrumentos resulta de lo más completo: indicadores de reserva de combustible, intermitentes, chivato de aceite..., incluso podemos conocer el estado de las baterías.

Igualmente ha desaparecido el espacio destinado a la guantera, situado bajo el manillar. Ahora se destina a albergar los cables y el cargador que sirve para recargar las baterías.



FICHA TECNICA

TRACCION MECANICA

MOTOR: Monocilíndrico de dos tiempos. **CILINDRADA:** 49,4 cc **POTENCIA:** 4,1 caballos a 7.200 r.p.m. **BASTIDOR:** Parte delantera monocuna en acero, parte central y posterior en láminas de acero de alta resistencia. **FRENOS:** Anterior tambor de 104 mm. Posterior Tambor de 100 mm. **SUSPENSIONES:** Delantera: horquilla telescópica. Recorrido de 73 mm. Trasera: monobrazo con amortiguador hidráulico de doble efecto y muelle helicoidal coaxial. Motor oscilante con acoplamientos elásticos. Recorrido de 73 mm. **NEUMATICOS:** 90/90 X 10 Tubeless. **DEPOSITO:** 3 litros. (0,5 reserva). **PESO:** 107 Kg. **VELOCIDAD MAXIMA:** Según Código. **ACELERACIONES:** 0-30 metros en 7,0 segundos. 0-100 metros en 16,9 segundos **CONSUMO:** 1,9 litros /100 Kms (Normas Cuna).

TRACCION ELECTRICA

MOTOR: De funcionamiento continuo. **POTENCIA:** 650 W a 6.800 r.p.m. **BATERIAS:** Dos de plomo, blindadas 12 Voltios. 40 AH. **CONVERTIDOR:** 24 V/ 12 V-5 Amperios. **REGULADOR DE VELOCIDAD:** A transistor. **RECARGA DE BATERIAS:** Cargador portátil en la maleta anterior, alimentación 220 V. Tiempo de recarga 70% 4 horas. 100% 8 horas. **VELOCIDAD MAXIMA:** 26 Km. **AUTONOMIA:** 26 km. aproximadamente.

son las urbanizaciones y los centros históricos, porque no sólo ofrece una velocidad muy limitada y segura, sino que además no contamina ni hace ruido.

Otra de las dudas que surge con este motor es la de la carga de las baterías, porque a no ser que se disponga de un garaje particular o un local, enchufar el cargador puede resultarnos bastante complicado si se vive en un piso, no porque no haya enchufes, sino porque sería difícil tener que meter en casa la moto para recargar.

Al margen de estos inconvenientes, el Zip & Zip cuenta con las co-

nocidas características que le han hecho tan popular: buen comportamiento, comodidad, manejabilidad, ahorro y sobre todo un excelente acabado.

La instalación del motor eléctrico y de las baterías aumenta el peso del conjunto, pero no merma, en absoluto, las prestaciones del motor térmico, que se muestra ágil y dinámico. El cuadro de mandos dispone de todos los indicadores necesarios para estar bien informados, con testigos de reserva de combustible, intermitentes y chivato de aceite, incluso podemos conocer el estado de las baterías mediante un indicador

de escala luminosa situado en el centro del panel.

El precio aún no está determinado, pero lo que sí parece seguro es que su comercialización será el próximo mes de julio para toda Europa, en los colores gris ocanio metalizado y verde menta pastel.

Dentro del apartado de accesorios, el Zip Bimodal contará con maleta trasera portaobjetos, parabrisas pequeño o grande, antirrobo mecánico, cesta delantera y alfombrilla reposapiés.

CHEMA BERMEJO
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

QUE PASA CON EL TIGRA CABRIO

HE visto dos o tres fotos en salones del Tigra Cabrio o por lo menos de un Opel al que llaman Roadster y que tiene la pinta de ser la versión descapotable del pequeño deportivo alemán. ¿Cuándo sal-

dría a la venta en España? ¿Cuánto costará? ¿Contará con capota eléctrica?

PEDRO MARQUINA
TARRAGONA

R.- En efecto, un prototipo del Tigra Roadster ha recorrido varios salones internacionales del auto-

móvil sin que hasta ahora se sepa muy bien si el coche se va a vender a corto plazo en los mercados europeos. De comercializarlo, su lanzamiento tendría que coincidir con la época estival. El precio supondría un aumento respecto a las versiones equivalentes del Tigra de entre 200.000 y 300.000 pesetas y la capota eléctrica sería opcional, debido a que el público al que en teoría iría dirigido el coche valora mucho las cuestiones económicas.



Montar en Kart en Madrid

SOY un aficionado al kart. Mi duda es la siguiente: ¿dónde se puede montar en kart en la Comunidad de Madrid? ¿Hay alguna asociación que coordine este deporte? Aprovecho esta carta para preguntarles dónde se celebrará la Fórmula 1 este año. ¿En Jerez o en Barcelona? ¿Se retransmitirá en horas razonables en Tele 5?

PABLO ZUFRIATEGUI
MADRID

R.- Hay una Comisión Española de Karting que coordina este deporte. Su teléfono es el 361 23 18 y se puede llamar los martes y los jueves a partir de la 19 horas. En la Comunidad de Madrid existen cinco clubs de karting. El Karting Club Soto en Soto del Real, Carretera de Miraflores Km. 40,400; el Karting Club Los Santos,

en los Santos de la Humosa, Ctra. Santorcaz Km. 1,200, Alcalá de Henares; el Karting Club Asupark en la Ctra. de Boadilla a Villaviciosa Km. 4; el circuito de Torrejón, Ctra. de Loeches Km. 2, y en el Restaurante Los Hornos, Ctra. de Burgos Km. 45.

El Gran Premio de F-1 tendrá lugar en Montmeló, Barcelona. Tele 5 retransmitirá en directo e íntegras todas las carreras de Fórmula 1 de este año 95, mientras que los entrenamientos serán ofrecidos en diferido. Para el G.P. de España, que tendrá lugar el 14 de mayo, la cadena de televisión hará un despliegue técnico y humano especial.



Certificado de homologación

RECIENTEMENTE he adquirido un todoterreno Jeep Cherokee Limited del año 91 y he observado en la ficha técnica que figura una medida de ruedas diferente a los neumáticos que monta el vehículo.

El coche acaba de pasar hace unos meses la ITV y quiero preparar con tiempo la próxima. Como he de pedir al fabricante o importador un certificado de homologación de los neumáticos que llevo montados, mi pregunta es la siguiente: ¿a quien debo dirigirme para este trámite? ¿A Renault?, ya



qué el vehículo lo importaba esta marca y figura como tal en el permiso de circulación. ¿A Chrysler, que en estos momentos son los representantes de la marca en España?

JUAN MERI ORTI
VALENCIA

R.- Aunque desde el 6 de enero de 1992 Renault no tiene competencias para firmar ningún certificado de homologación, al haberle retirado Chrysler el poder notarial, le puede servir de ayuda saber lo siguiente. Aunque en la ficha técnica del coche no lo ponga, la contraseña de homologación número B1475 de su coche, amparaba tres variantes de homologación tipo con cinco medidas de neumático diferentes: la 1ª homologa las medidas 215/75 R15 y la 2ª homologa la medida 225/70 R15 y la 3ª las 215/75 R15 y la 225/70 R15. Esperamos que le sirva esta información.

Porsche 911 Turbo más racional

TUVE un Porsche 911 Turbo 3.6, el de 360 caballos de potencia. Me lo compré pensando que podría dominarlo más o menos bien, como lo hacía con el Carrera 2 que me dejaba un amigo, sin embargo la realidad fue bien distinta. La tracción trasera, el agua en el asfalto y los 360 amigos que propulsaban el coche se ponían de acuerdo para hacerme la

vida imposible. Terminé controlando más o menos la situación... en seco. Leo con mucho interés la información referida al nuevo Porsche Turbo, y me hago las siguientes preguntas: ¿Será más racional que el mío? ¿Lo podré utilizar incluso los días de lluvia? ¿Qué ganancia en segundos para la aceleración de 0 a 100 Km/h. y en velocidad máxima ofrece el nuevo modelo respecto al mío?

JOAQUIN HALMAN
ALICANTE

R.- Las primeras informaciones que nos llegan de Alemania son bastante optimistas en cuanto a la docilidad del nuevo 911 Turbo. Sin embargo, con los datos en la mano, la cosa no está tan clara.



Como usted bien sabe son 408 caballos de potencia y, aunque ya se utiliza la tracción total, el reparto entre ejes sigue las mismas especificaciones que en el Carrera 4, o sea, un 5 por ciento delante y un 95 por ciento detrás en condiciones normales y sólo un 40 por ciento de potencia mandada al tren delantero con la peor adherencia. Es decir, el intencionado comportamiento de tracción trasera ya visto en el Carrera 4. Las diferencias de prestaciones respecto a su modelo no son escandalosas. El suyo alcanzaba los 280 km/h. y éste los 290 km/h. El suyo aceleraba de 0 a 100 km/h. en 4,8 segundos y éste lo hace en 4,5

segundos. El suyo recorría un kilómetro desde parado en 23,3 segundos y éste lo recorre en 23,0 segundos.

Gasóleo cinco pesetas más barato

ME gustaría que me informáseis sobre la legalidad de unos centros de distribución de gasóleo (más concretamente, si puede ser, del que se encuentra en el Km. 400 de la N-VI Madrid-La Coruña) que están empezando a abundar por todo el país vendiendo el gas-oil más barato que en las gasolineras. Yo reposté mi coche en uno de ellos y la verdad es que me mosquea esta rebaja de precio (cinco pesetas por litro en turismos). ¿Cómo lo pueden hacer? ¿No nos engañarán en la cantidad o en la calidad? Y si fuese así ¿cómo y dónde se podría comprobar? ¿y dónde y cómo se podrían denunciar estos casos?

JESUS ARIAS VALCARCEL
LEON

R.- Para comprobar la legalidad de una instalación, ésta ha de estar inscrita en el registro de instalaciones de venta al por menor de gasolinas y gasóleos de automoción establecido en el Real Decreto 645/1988 del 24 de junio de conformidad con el artículo 8 de la ley 34/1992 de 22 de diciembre de ordenación del sector petrolero. Si usted tiene alguna duda sobre su legalidad, no dude en pedir esta autorización. En cualquier caso, para evitar el fraude con el gasóleo agrícola, calculado en unos 35.000 millones anuales, el Ministerio de Industria ultima un decreto ley que unificará los gasóleos tipo B (uso agrícola) y C (calefacción) convirtiéndolo en un carburante de bajo rendimiento.

OPINION

Exceso de velocidad

La Dirección General de Tráfico nos viene obsequiando desde hace algún tiempo con un mensaje radifónico donde, en resumen, afirma que, para detener un vehículo lanzado a una velocidad de 120 kilómetros/hora son necesarios al menos 118 metros —más que un campo de fútbol— frenando a fondo. Empezaré por decir que esta afirmación peca más bien de optimista, porque la longitud de frenada depende bastante del vehículo, de su carga, de la dirección del viento, del perfil del tramo de carretera —cuesta arriba o cuesta abajo— del estado, mojado o seco, del pavimento y finalmente del estado de los frenos, por lo que en la mayoría de los casos, el tramo de frenada será bastante más largo. Pero en cualquier caso, frenar a fondo a cualquier velocidad medio-alta, con cualquier vehículo, y mucho más si el piso está mojado, es ya bastante peligroso. Lo que ya no es tan cierto es que circular por sistema a menos de 120 kilómetros por hora sea una panacea, ni siquiera la forma más útil y segura de evitar accidentes. Mi ya larga experiencia me indica que si mientras se circula surge de repente una situación inesperada, el que haya o no accidente no dependerá tanto de la velocidad a que se circule como de las circunstancias en que salte la sorpresa. Si sólo a cien por hora se atraviesa un camión a 30 metros el accidente será inevitable. ¿Cuál podría ser entonces el buen criterio de prudencia y seguridad? Muy sencillo: no circular a más velocidad de la que nos permita detener el vehículo, sin necesidad de pisar el freno a fondo, en el tramo de carretera que está a la vista. A veces será mucho menos de lo legalmente establecido y a veces, mucho más. Pero entonces, tendríamos que la máxima velocidad prudente y segura sería muy aleatoria, dependiendo naturalmente de las infinitas circunstancias. Pero en fin, eso es lo que hacen los diversos medios de transporte público en el mundo entero. Cuando se viaja en AVE se da uno cuenta de que sólo corre a la velocidad tope cuando circula por descampados, lejos de las ciudades. Si se viaja en avión, también se nota que mucho antes de aterrizar, el avión reduce su velocidad a menos de la mitad. En las carreteras, la velocidad máxima debería ser mucho más selectiva a juicio del conductor y no de una inerte señal de tráfico, salvo que la señal esté indicando algo que el conductor no puede ver. Afortunadamente, en las autopistas, autovías y muchas nuevas carreteras españolas, el conductor suele tener a la vista un tramo bastante más largo que tres campos de fútbol y las sorpresas, cuando las haya, deben ser siempre anunciadas de antemano. Pero, lamentablemente, es esto lo que suele fallar en nuestras carreteras. En definitiva, creo que sería mucho más justo, pero sobre todo mucho más eficaz, práctico, progresista y barato, sancionar inexorable e indistintamente a todo conductor que tenga un accidente por cualquier causa, que seguir como hasta ahora, vapuleando inútilmente a quienes se pasan, sin riesgo, de una velocidad determinada.



Ignacio Gavira *

* Conductor desde hace 50 años. Autor del libro «Tráfico Catastrófico».

Cooper Industries adquiere Abex Inc.

COOPER Industries, Inc., a la que pertenece Champion Ibérica, S.A. dentro de su rama de automoción, ha adquirido recientemente —por un precio de 207 millones— la división de productos de frenado de la firma Abex Inc., uno de los mayores suministradores de material de fricción del mercado americano. Con sede en Virginia (Estados Unidos), Abex fabrica y comercializa frenos de disco, revestimientos de frenos de tambor y zapatas de freno para turismos, autobuses y vehículos 4x4, suministrando tanto al mercado de primer equipo como al de repuesto.



Bujías Bosch en envase ecológico

SIGUIENDO la tendencia iniciada en los pasados meses por las escobillas limpiaparabrisas, las bujías Bosch estrenan ahora un nuevo envase más atractivo, actual, cómodo (tanto para el comercio como para el usuario); y lo que es aún más importante..., ecológico. El nuevo sistema 2000 de embalajes «blister» cien por cien reciclables, que se irá haciendo extensivo a toda la gama de productos Bosch, responde al compromiso de la marca con sus clientes para satisfacer las crecientes exigencias relacionadas con los temas de medioambiente.



TAG Heuer con la mujer deportista

CONTINUANDO con su filosofía de colaboración no sólo con deportistas de élite sino también con nuevos valores, TAG Heuer, empresa suiza líder mundial de relojes deportivos profesionales, apoya en esta ocasión de forma muy especial



Land Rover con el esquí

BMW y Land Rover han patrocinado conjuntamente dos carreras de la Copa Mundial de Esquí: la Downhill, femenina, y la Super G, que se celebraron en Saalbach, en Austria, el pasado 4 y 5 de marzo respectivamente. Esta es la primera vez que Land Rover patrocina una actividad de este tipo. Las actividades de patrocinio y mecenazgo llevado a cabo por el fabricante británico hasta ahora —como los concursos hípicos— están en línea con los intereses y gustos de sus clientes. Además del patrocinio, el equipo de demostración de Land Rover, que viaja alrededor del mundo para enseñar a los clientes como se conduce un 4x4, realizó exhibiciones sobre hielo y nieve en Saalbach.

a Balba González Camino, única mujer entre los participantes españoles en la primera prueba del Campeonato ProCar de Bélgica. Balba participó con un Porsche GT-2 de 500 CV, haciendo equipo con el sueco Stanley Dickson (ganador de Le Mans en 1989) y el alemán Wolfgang Haugg (ganador del Campeonato ProCar de Bélgica).

Reformas en el Parador de Granada

EL Parador de Granada, que une la sobriedad castellana de sus patios con la exuberancia árabe de sus fuentes, ha reformado parte de sus habitaciones. Los trabajos han sido realizados en 15 habitaciones que se han transformado en 13, lo que ha permitido que dos de las nuevas estancias, una de ellas en el torreón, dispongan ahora de salón. Estas habitaciones cuentan con un cómodo mobiliario, cuya restauración ha sido realizada por la Asociación para la Protección del

Minusválido (PROMI), fruto del acuerdo entre ambas entidades, y que sin duda contribuirá a hacer más agradable la estancia en este incomparable parador. De este modo el establecimiento dispondrá a partir de ahora de 36 habitaciones dobles.

Premio para Quartz de Total

LA gama Quartz de lubricantes para automóviles de Total España ha sido galardonada con uno de los premios a las «Cien mejores ideas del año 94» que anualmente concede la revista «Actualidad Económica». Estos galardones tienen como objetivo destacar los productos y servicios que «contribuyen a la calidad de vida de la sociedad española». La gama Quartz, cuya comercialización se inició en 1994 con siete diferentes tipos de lubricantes, ha sido especialmente diseñada para garantizar las máximas prestaciones del vehículo.



ARRANCA UNA Nueva Era



por: GIGI CORBETTA

CUANDO SE HAGA LA LUZ VERDE, MAS DE 20.000 CABALLOS DE POTENCIA, 100.000 MILLONES DE PESETAS Y LOS 26 HOMBRES MAS RAPIDOS DEL AUTOMOVILISMO, QUEMARAN EN SUS MONOPLAZAS 150.000 LITROS DE GASOLINA PARA UN DESAFIO SIN CUARTEL: EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE FORMULA 1 QUE VERA LA LUCHA ENTRE HILL Y SCHUMACHER.

TODOS LOS EQUIPOS

TRECE EQUIPOS Y VEINTISEIS
PILOTOS SE VERAN ALINEADOS
EN LA PARRILLA DE SALIDA DEL
CIRCUITO DE SAO PAULO, PARA
CONVERTIR EL GRAN PREMIO DE
BRASIL DE FORMULA 1 EN ESE
ESPECTACULO SINGULAR DONDE
SE CONJUGARA EL DINERO Y EL
RIESGO, LA VELOCIDAD Y LA
TECNOLOGIA EN VIRTUD DEL
MAYOR TRIBUTO AL
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO.



BENETTON RENAULT

1 MICHAEL SCHUMACHER (ALEMANIA) **2** JOHNNY HERBERT (GRAN BRETAÑA)

Coche: B 195. Motor: Renault RS 7-V10.
Director Técnico: Ross Brawn.
Director Deportivo: Flavio Briatore.

TYRRELL YAMAHA

3 UKYO KATAYAMA (JAPON) **4** MIKA SALO (FINLANDIA)

Coche: 023. Motor: OX 10 C-V10.
Director Técnico: Harvey Postlethwaite.
Director Deportivo: Ken Tyrrell.

WILLIAMS RENAULT

5 DAMON HILL (GRAN BRETAÑA) **6** DAVID COULTHARD (GRAN BRETAÑA)

Coche: FW 17. Motor: Renault RS 7-V10.
Director Técnico: Patrick Head.
Director Deportivo: Frank Williams.

McLAREN MERCEDES

7 NIGEL MANSELL (GRAN BRETAÑA) **8** MIKA HAKKINEN (FINLANDIA)

Coche: MP 410. Motor: Mercedes FO 110V10.
Director Técnico: Neil Oatley.
Director Deportivo: Ron Dennis.

FOOTWORK HART

9 TAKE INOUE (JAPON) **10** GIANNI MORBIDELLI (ITALIA)

Coche: FA16. Motor: Hart 308-V8.
Director Técnico: Alan Jenkins.
Director Deportivo: Jackie Oliver.



SIMTEK FORD




11 DARIO SCHIATTARELLA (ITALIA) **12** JOS VERSTAPPEN (HOLANDA)

Coche: S 951. Motor: Ford Cosworth ED-V8.
 Director Técnico: Humphrey Corbett.
 Director Deportivo: Nick Wirth.

JORDAN PEUGEOT




14 RUBENS BARRICHELLO (BRASIL) **15** EDDIE IRVINE (IRLANDA)

Coche: J195. Motor: Peugeot A10-V10.
 Director Técnico: Gary Anderson.
 Director Deportivo: Eddie Jordan.

MINARDI SCUDERIA ITALIA




23 LUCA BADOER (ITALIA) **24** PIERLUIGI MARTINI (ITALIA)

Coche: M 195. Motor: EDM-V8.
 Director Técnico: Aldo Costa.
 Director Deportivo: Giancarlo Minardi.

LIGIER MUGEN HONDA




25 AGURI SUZUKI (JAPON) **26** OLIVIER PANIS (FRANCIA)

Coche: JS41. Motor: Mugen Honda ZA-6C-V10.
 Director Técnico: Frank Dernie.
 Director Deportivo: Cesare Fiorio.

PACIFIC FORD




16 BERTRAND GACHOT (FRANCIA) **17** PEDRO LAMY (PORTUGAL)

Coche: PR 02. Motor: Ford Cosworth ED-V8.
 Director Técnico: Frank Coppuck.
 Director Deportivo: Keith Wiggins.

FORTI FORD




21 PEDRO DINIZ (BRASIL) **22** ROBERTO MORENO (BRASIL)

Coche: FG 01/95. Motor: Ford Cosworth ED-V8.
 Director Técnico: Giorgio Stirano.
 Director Deportivo: Guido Forti.

FERRARI




27 JEAN ALESI (FRANCIA) **28** GERHARD BERGER (AUSTRIA)

Coche: 412 T2. Motor: 044/1-V 12.
 Director Técnico: John Barnard.
 Director Deportivo: Jean Todt.

SAUBER FORD




29 KARL WENDLINGER (AUSTRIA) **30** HARALD FRENTZEN (ALEMANIA)

Coche: C14. Motor: Ford Cosworth Zetec-R V8.
 Director Técnico: André de Cortanze.
 Director Deportivo: Peter Sauber.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE FORMULA 1 1995



- | | | |
|----|----------------------|----------|
| 1 | G.P. Brasil | 26/3/95 |
| 2 | G.P. Argentina | 9/4/95 |
| 3 | G.P. San Marino | 30/4/95 |
| 4 | G.P. España | 14/5/95 |
| 5 | G.P. Mónaco | 28/5/95 |
| 6 | G.P. Canadá | 11/6/95 |
| 7 | G.P. Francia | 2/7/95 |
| 8 | G.P. Inglaterra | 16/7/95 |
| 9 | G.P. Alemania | 30/7/95 |
| 10 | G.P. Hungría | 13/8/95 |
| 11 | G.P. Bélgica | 27/8/95 |
| 12 | G.P. Italia | 10/9/95 |
| 13 | G.P. Portugal | 24/9/95 |
| 14 | G.P. Europa(Nürbur.) | 8/10/95 |
| 15 | G.P. Pacífico (Aida) | 22/10/95 |
| 16 | G.P. Japón | 29/10/95 |
| 17 | G.P. Australia | 12/11/95 |

CAMPOS DE BATALLA

SON 17 LOS CIRCUITOS DONDE SE DIRIME EL MUNDIAL DE F-1, QUE COMENZARA EN BRASIL Y ACABARA EN AUSTRALIA. SERAN 17 LUCHAS DEPORTIVAS A LO LARGO Y ANCHO DEL MUNDO.

El arranque del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 representa la gran fiesta de la velocidad, que recorre cuatro continentes con el mensaje de la más alta tecnología en virtud de un grandioso espectáculo. Contratos millonarios, aviones privados, odios y amores se

conjugan en el deambular del Gran Circo por los circuitos más famosos del mundo, donde los 30 hombres más rápidos del automovilismo deportivo recortarán el tiempo en un mosaico hecho de milésimas de segundo y luchas sin descanso. A lo largo de estas 17 contiendas,

el actual campeón, Michael Schumacher se verá acosado por los rivales más despiadados que anhelan arrebatarse el más codiciado de los títulos. Su filosofía se basa en lo efímero de una victoria tras otra, que indefectiblemente llega a embriagar.



EXPANSION AERODINAMICA

HISTORIA DEL FONDO PLANO (II)

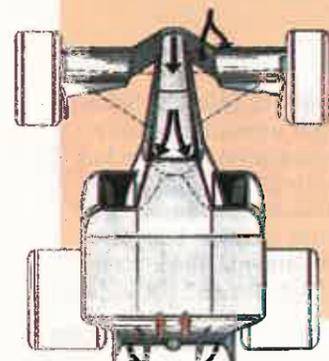
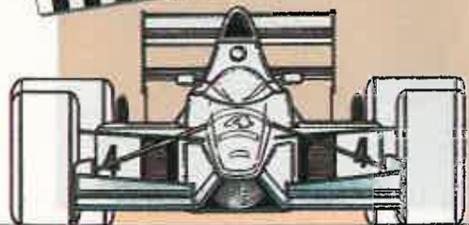
1990 TYRRELL-FORD 019

Harvey Postlethwaite y Jean Claude Migeot se inspiraron en soluciones ya existentes en cazabombarderos para encontrar un nuevo camino aerodinámico para aplicar al Tyrrell 019. Descubrieron que para aumentar el efecto suelo que aporta la depresión sobre el fondo plano era necesario canalizar más aire hacia él. Por primera vez decidieron distanciar el morro del coche desde el suelo y aplicar un alerón con forma de ala de gaviota invertida. Esta elección estaba basada en dos aciertos principales: en primer lugar hacer confluir más aire hacia el fondo plano y así aumentar la depresión y los anclajes oblicuos del alerón hacían posible no perder presión aerodinámica del mismo. Los resultados fueron tan excelentes que en repetidas ocasiones Jean Alesi y el Tyrrell 019, propulsado por un motor Ford elaborado por Brian Hart, rivalizó con otros monoplazas altamente competitivos como los McLaren, Williams y Ferrari. Rápidamente la idea de Postlethwaite fue copiada por todos los equipos y se diferenciaba únicamente por la forma de anclar el alerón al morro del monoplaza. Alan Jenkins, ingeniero de Footwork, optó por sujetar el alerón con un único anclaje en el centro, y por falta de rigidez estructural su elección fue un error.

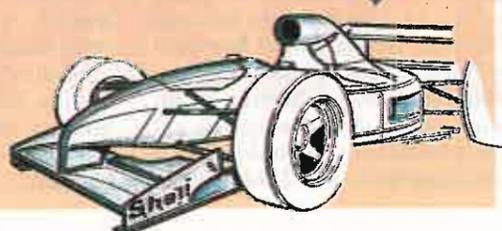
A principios de la década de los 90 se implanta una búsqueda desesperada en el campo aerodinámico. Era necesario elevar las prestaciones de los monoplazas, que se habían visto limitados por la prohibición de los turbocompresores en 1989. Los caminos a

elegir eran dos: extremar el concepto aerodinámico y al mismo tiempo optimizar el rendimiento de los motores de tres litros y medio de cilindrada. Después de los primeros conatos de innovación aparecidos en 1989 con el Ferrari 640 de John Barnard, el primer monoplaza que marcó un nuevo camino a seguir fue el Tyrrell 019, diseñado por Harvey Postlethwaite y Jean Claude Migeot. Se trataba de un monoplaza con el morro muy afilado y levantado que se caracterizaba por tener el alerón delantero con forma de ala de gaviota, solución de origen totalmente aeronáutica que permitía «limpiar» el flujo del aire en la parte

EL TYRRELL 019 MARCO EL PRINCIPIO DE UNA TENDENCIA AERODINAMICA MAS TARDE IMITADA POR TODOS QUE CONSISTIA EN CANALIZAR MAS AIRE HACIA EL FONDO PLANO Y ASI OBTENER UN EFECTO SUELO MAS ACUSADO Y CONSTANTE.



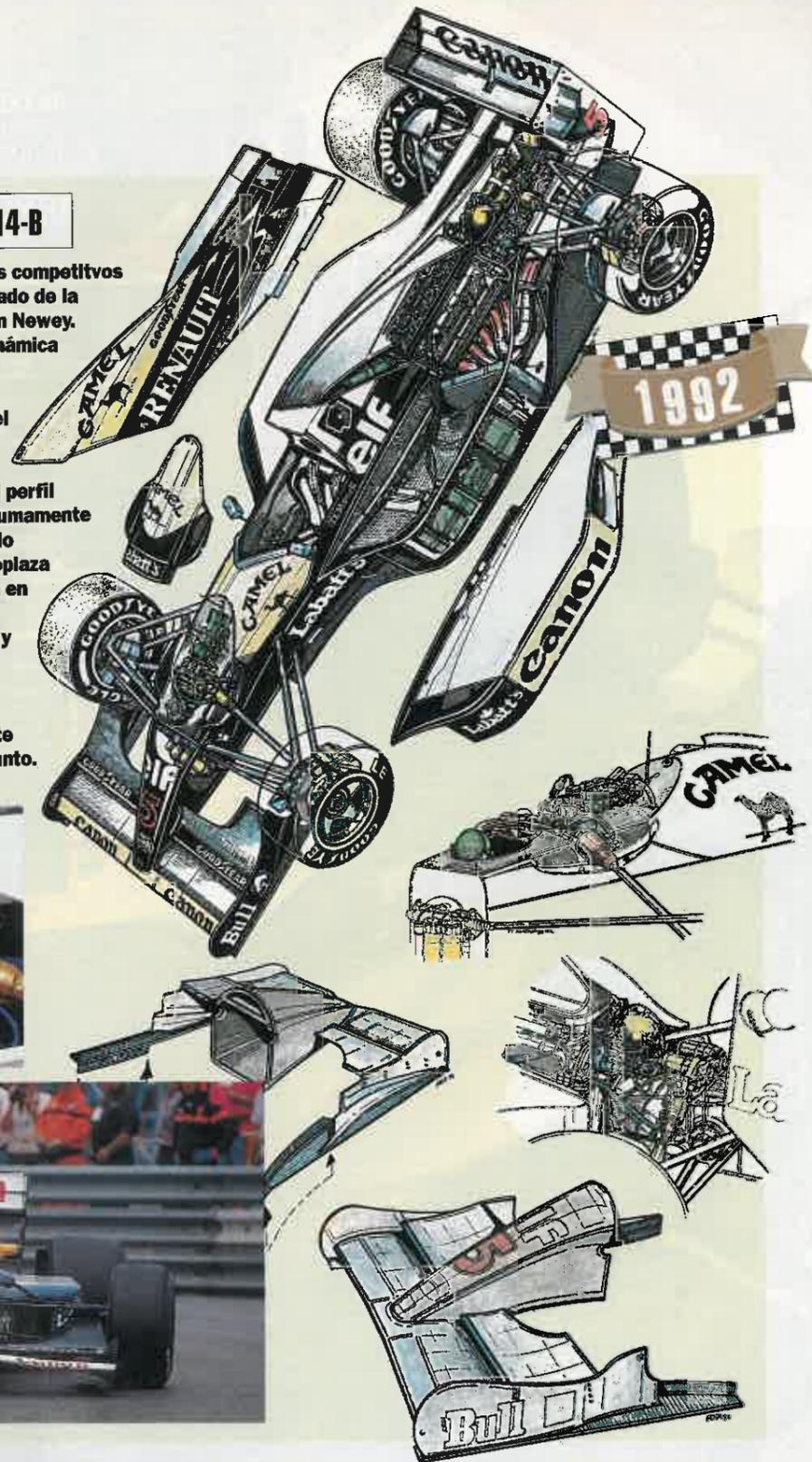
TYRRELL 019



FOOTWORK A 12

1992 WILLIAMS-RENAULT FW 14-B

Este Williams fue uno de los coches más competitivos de la historia de la Fórmula 1 y el resultado de la colaboración entre Patrick Head y Adrian Newey. Junto a la peculiar configuración aerodinámica del morro y de los timones del alerón delantero dotados de sofisticadas canalizaciones con diminutas faldillas, el FW 14-B tenía también unos elaborados pontones con las salidas del aire lateral en su parte final. Junto a esto, el perfil extractor del fondo plano era también sumamente elaborado y se alcanzaba un efecto suelo sorprendente al estar dotado este monoplaza de suspensiones activas que mantenían en todo momento constante la distancia entre el fondo plano y el suelo. Mansell y Patrese tuvieron el privilegio de pilotar este monoplaza, que fue envidiado por todos y copiado por pocos, ya que sus secretos aerodinámicos eran sumamente complejos y formaban parte de un conjunto.



inferior y canalizar más aire hacia el fondo plano para lograr más depresión sin perder el efecto suelo obtenido con el alerón delantero. Frente a este concepto estaban las ideas que Rory Byrne había aplicado al Benetton B 187, que se diferenciaba por tener el alerón delantero con forma trapezoidal y el morro restremado. Todo esto permi-

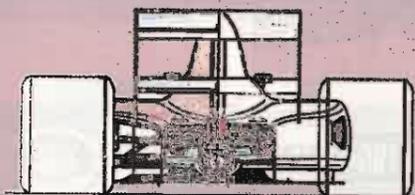
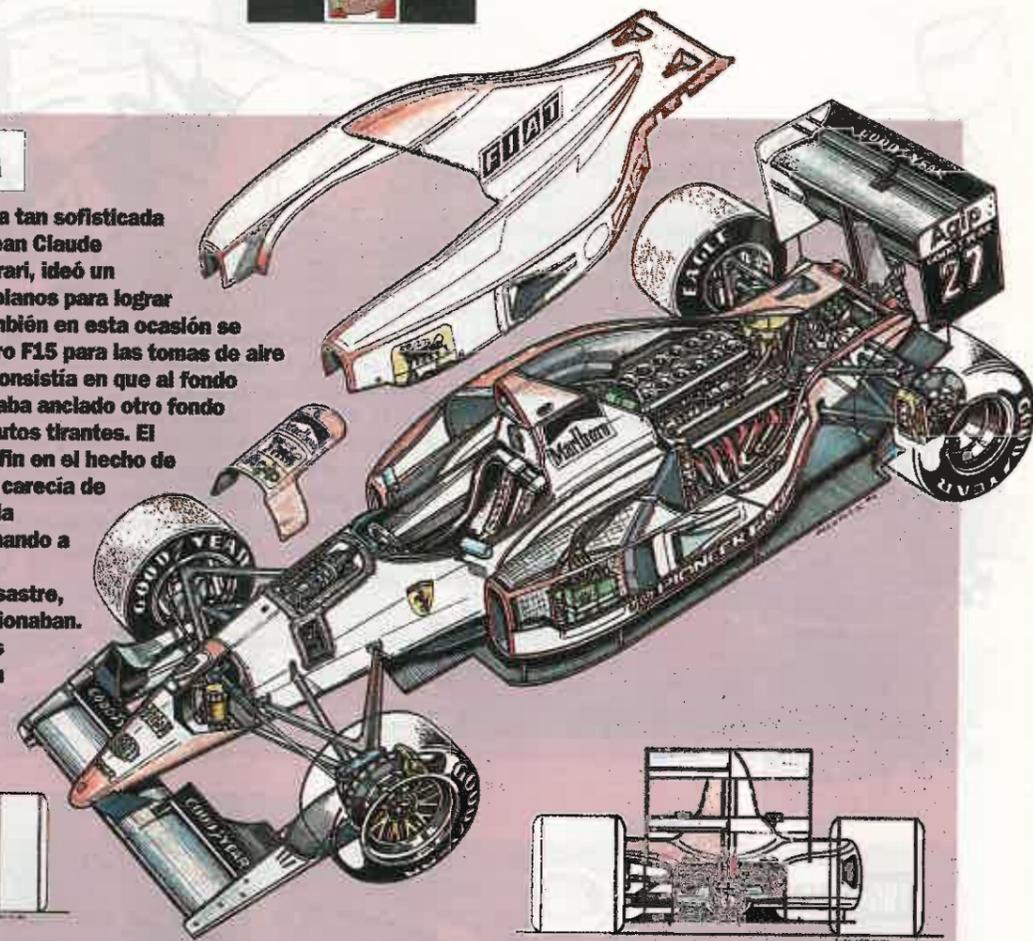
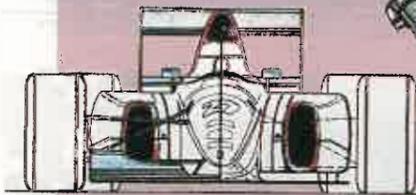
tía aumentar el flujo hacia el fondo plano y lograr una buena carga sobre el alerón sin excesiva resistencia al avance. Al tiempo, Barnard había presentado los timones del alerón delantero con formas que canalizaban el aire hacia el fondo plano, carenaban el interior de las ruedas y optimizaban la extracción del aire del alerón delantero.

En el periodo comprendido entre 1991 y 1992, la solución del morro «levantado» fue adoptada por casi todos los equipos de un modo más o menos pronunciado. Sin lugar a dudas, fue el Williams FW 14 el que marcó la pauta para el camino a seguir en la búsqueda del máximo efecto suelo. De hecho, unos pequeños timones fijados a la



1992 FERRARI F 92/A

En pocas ocasiones una idea tan sofisticada ha resultado tan ineficaz. Jean Claude Migeot, en su regreso a Ferrari, ideó un monoplaza con dos fondos planos para lograr un doble efecto suelo, y también en esta ocasión se inspiró en el cazabombardero F15 para las tomas de aire del Ferrari F 92/A. La idea consistía en que al fondo plano original del coche estaba anclado otro fondo plano sujeto por unos diminutos tirantes. El acierto teórico encontró su fin en el hecho de que el segundo fondo plano carecía de rigidez y bajo la succión de la depresión se deformaba echando a perder toda la teoría que en algunos casos llegaba al desastre, cuando los anclajes se seccionaban. La idea de Migeot pasó a los archivos de la Fórmula 1 con



más pena que gloria y le costó su despido de Ferrari. En realidad el hecho del doble fondo plano hubiera precisado un gran periodo de evolución, ya que no existía experiencia acumulada al respecto. En cierto modo, con este Ferrari F92/A ocurrió algo similar al Brabham BT 55, que fracasó por falta de ingeniería, tiempo y medios hasta llevar a buen fin una idea tan avanzada. En contraposición a este fracaso hay que decir que la parte aerodinámica del morro era un verdadero prodigio de estudio aerodinámico.



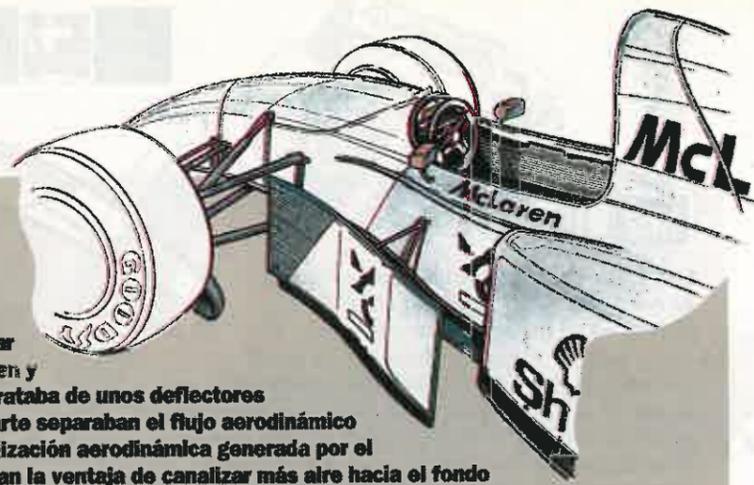
parte final de los «bigotes» aportaban una estabilidad fuera de lo normal al tren delantero. Estas artimañas convirtieron la F-1 en una escalada desenfrenada hacia la fabricación de coches cuyas prestaciones aumentaban de forma preocupante. La máxima expresión aerodinámica se logró con el Williams FW 14 B de 1992 que, al estar dota-

do de suspensiones activas, conservaba estable la distancia desde el fondo plano al suelo y en consecuencia también del alerón delantero. El FW 14 B se convirtió en el monoplaza invencible de la temporada con más de mil kilos de presión aerodinámica. En cierto modo, las soluciones obtenidas por Head tenían algo que ver con la idea que Colin Chap-

man había intentado llevar a cabo en 1982 con el Lotus 91, dotándolo de suspensiones «activas». La falta de tecnología hizo abortar el proyecto, que tenía como base la distancia constante entre el fondo plano y el suelo. Como respuesta al acierto de Patrick Head con el FW 14B, Ferrari promovió una idea aerodinámica basada en una idea de Migeot ♦♦♦

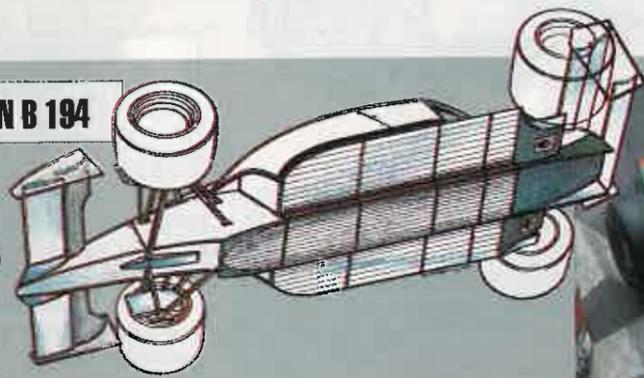
1993 McLAREN MP 4/9

En 1993 la carrera hacia la máxima expresión aerodinámica para lograr un efecto suelo similar o superior al que proporcionaban los wing-car dio lugar a una solución que por primera vez estrenó McLaren y que fue ideada por Neil Oatley y Henry Durant. Se trataba de unos deflectores colocados a la altura del habitáculo que, por una parte separaban el flujo aerodinámico de los timones del alerón delantero de la otra canalización aerodinámica generada por el morro. Al mismo tiempo, estos deflectores aportaban la ventaja de canalizar más aire hacia el fondo plano y por la parte exterior deflectaban el aire hacia la parte lateral de los pontones, que beneficiaba la extracción del aire y el efecto Venturi en la zona de las ruedas posteriores. Senna consiguió múltiples triunfos con este McLaren, que también marcó una tendencia imitada por muchos y que al año siguiente fue copiada por todos.



1994 BENETTON B 194

Este coche, desde los primeros compases de la temporada de 1994, fue para todos el rival inalcanzable. Su concepto aerodinámico era superlativo, aunque en muchas ocasiones fue penalizado por no respetar el reglamento. A mitad de la temporada el fondo plano de estos monoplazas fue modificado con un patín central impuesto por la FIA, que limitaba considerablemente el efecto suelo. Durante el Gran Premio de Bélgica, que Schumacher se había adjudicado momentáneamente, se descubrió que un erróneo reglaje de las suspensiones había hecho rozar el patín central disminuyendo su grosor y, así, el Benetton B 194 había adquirido una gran ventaja al haber recuperado gran parte del efecto suelo perdido. Junto a esto se limitó la longitud del perfil extractor del fondo plano, con lo cual la depresión aerodinámica disminuía hasta en un 20 por ciento. A esto había que sumar la prohibición de las suspensiones activas y la implantación de los amortiguadores «tradicionales», que no conservaban la constante altura.



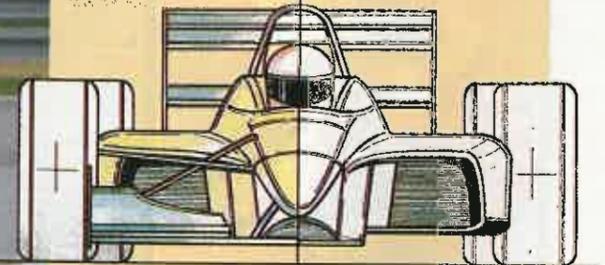
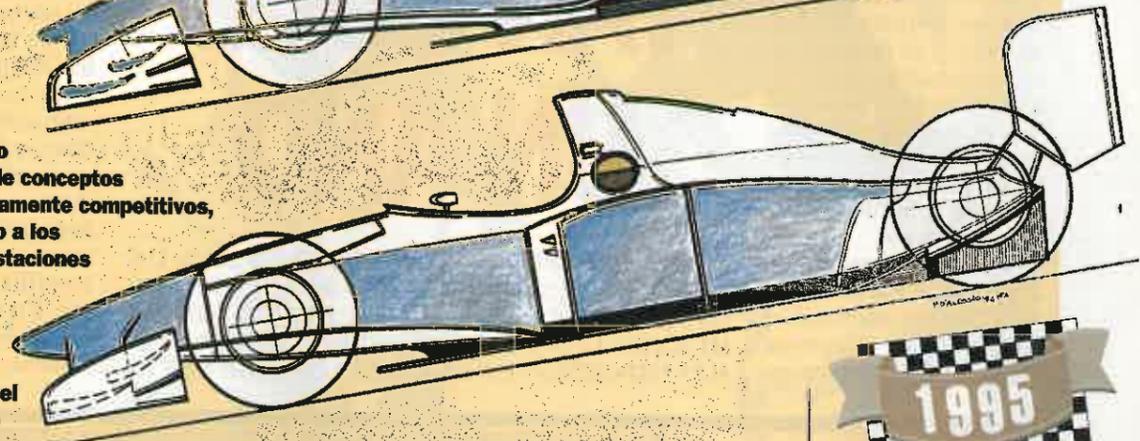
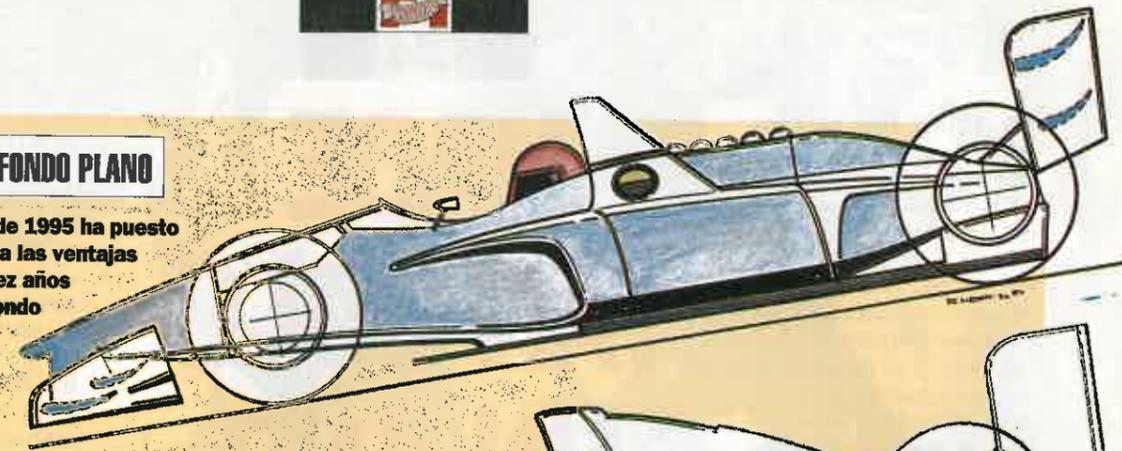
que consistía en hacer un doble fondo plano para aumentar el efecto suelo. Desafortunadamente, el F 92/A de Migeot fue un fracaso sin precedentes, ya que el fondo plano carecía de rigidez constante y el doble efecto suelo era intermitente, con el grave problema de que se rompían las sujeciones del fondo plano.

La presencia de las suspensiones activas implicaban un gran dispendio que sólo pocas escuderías se lo podían permitir y otras, a pesar de tener los medios, no daban con las soluciones acertadas. De común acuerdo, a finales de 1993 todos los integrantes de la FOCA aceptaron la determinación de prohibir las suspensiones activas. En realidad

se trató de un peligroso apaño de consecuencias imprevisibles, ya que los monoplazas de principio de 1994 eran lo más parecido a misiles rodantes con regulaciones de suspensión sumamente rígidas. En consecuencia, el más pequeño percance que les hiciera perder su estabilidad causaba que el monoplaza se quedara de pronto sin efecto suelo y

1995 FIN DEL FONDO PLANO

La reglamentación de 1995 ha puesto definitivamente fin a las ventajas que a lo largo de diez años había aportado el fondo plano de los monoplazas. La introducción del patín central con determinadas medidas ha puesto fin a una década de conceptos aerodinámicos altamente competitivos, que habían llevado a los monoplazas a prestaciones realmente insospechadas. Al no existir la superficie totalmente plana, el logro de un efecto



suelo extremo es prácticamente imposible, aunque los grandes técnicos como Patrick Head, Adrian Newey y Rory Byrne han logrado en los últimos entrenamientos previos a la temporada unos monoplazas capaces de igualar los tiempos logrados con coches dotados con motores de 3,5 litros de cilindrada y menos penalizaciones aerodinámicas. Bien es cierto que por una parte estos coches ya son tan rápidos como los anteriores, sin embargo, son monoplazas nacidos bajo el signo de la seguridad y de un equilibrio entre potencia y aerodinámica que no volverán a causar acontecimientos tan dramáticos como los de Imola.



se convirtiera en un vehículo incontrolable. Alerones sumamente sofisticados y extractores finales del fondo plano de gran efectividad, combinados con alas de máxima presión aerodinámica sin apenas freno al avance, proporcionaban un efecto suelo similar o superior a los «wing car». Los trágicos accidentes de Imola y Mónaco obligaron a la

FIA a tomar una postura drástica para reducir la alimentación de los motores y el efecto suelo con la imposición de un patín en el centro del fondo plano con un escalón de 5 centímetros. Ahora, en vísperas de la temporada 1995 que representará en la F-1 el principio de una nueva era con la seguridad como emblema, cabe decir que el concepto de fondo

plano como elemento determinante del efecto suelo, ha pasado a los archivos tecnológicos de la Fórmula 1, que junto a las suspensiones activas representó uno de los hitos tecnológicos más destacados de la década de los 80.

GIGI CORBETTA
DIBUJOS: PAOLO D'ALESSIO



HACE TAN SOLO UN AÑO

CUALQUIER palabra pronunciada sobre Ayrton Senna se convierte en la homilía del púlpito del irreparable arrepentimiento y de la añoranza imborrable. Ayrton Senna encontró la quietud eterna entre un instante de desconcierto y el más brutal de los impactos contra la inmovilidad de un muro rodeado por una naturaleza impasible a su desesperación por seguir en esa aventura a la fuerza llamada existencia.

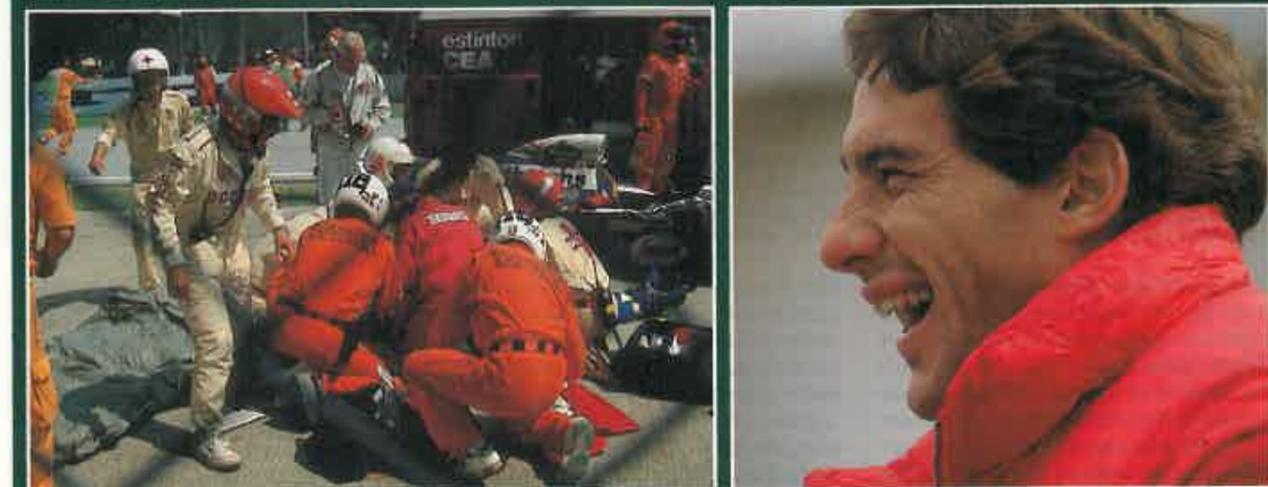
Como decía el poeta, fue un manotazo duro, un golpe helado que convirtió el Tamburello en un camino bordeado de cipreses en

EL DIA PRIMERO DE MAYO SE CUMPLIRA UN AÑO DEL DESAFORTUNADO ACCIDENTE DE IMOLA, EN EL QUE SENNA ENCONTRO LA MUERTE. CON EL SE HA CERRADO LA PAGINA MAS IMPORTANTE DE LA MITOLOGIA DE LA F-1.

cuya sombra llevó a la quietud eterna el mito más claro, el talento más desmesurado. En ese instante Senna reavivó el mito de Zapata; nadie quería concienciarse de que había muerto, ya que su quehacer en los circuitos de todo el mundo había fraguado el hombre-mito más justificado e inigualable. El verdadero mito se hace desbancando otros mitos, aniquilándolos con su talento y con esa inmensa modestia triste que velaba su rostro y calificaba su forma de ser. En aquel primero de mayo de 1994 se fue la esencia del campe- ♦♦♦



La tan anhelada victoria en el Gran Premio de Brasil y la última curva que negoció en Imola (Italia) justo antes de la tragedia.



El principio del fin; la sonrisa tras el primer Campeonato del Mundo logrado y el abrazo de su padre, Milton, a los 14 años.





ón y dejó tras de sí, en la pista y en la historia de la Fórmula 1, a Michael Schumacher, el campeón hermafrodita nacido de la lucha consigo mismo, con la trampa y con la nada; en cuyo palmarés jamás podrá escribir que en sus retrovisores vio a Ayrton Senna.

Al contrario de lo que se especuló en un principio, los asesinos de Senna fueron tres: el eje de la dirección, que por una rotura molecular se seccionó dejándole sin dirección; el impasible muro de hormigón y un inerte brazo de suspensión que se fue a clavar entre el casco y su noble cabeza, a pocos milímetros de la tristeza de su ojo derecho.

A partir de ese instante, la Fórmula 1 estaba condenada a cien años de soledad y ese Gran Premio de San Marino podría haberse llamado la carrera de Laureano Buendía o el Grand Prix de Macondo.

Sin Ayrton Senna la Fórmula 1 perdió la magia, la autenticidad de la lucha entre titanes y se convirtió en el mismo negocio, pero triste, sin estrellas capaces de hacer soñar los aficionados, de sofronizar y «tifosi», y sin nadie capaz de pasear por el paddock el aura mítica de un hombre superior y honesto.

A lo largo de casi medio siglo de Fórmula 1, fueron contadas las roturas de ejes de dirección y, en estas últimas dos décadas, prácticamente no se recuerdan. Sin embargo, el destino repartió a su libre albedrío la maldad necesaria para que el eje de dirección de uno de los monoplazas más sólidos, hecho por Patrick Head, el mejor ingeniero de la Fórmula 1 y el más enemigo de la soluciones frá-



Todas sus copas y coronas logradas con el primer fórmula.



Ayrton y su padre, Milton, firman el primer contrato serio.

giles, se rompiera justo en la zona del eje que precede la sujeción al chasis.

Según el peritaje de la Magistratura italiana, entre la barra de dirección con 25,5 milímetros de sección, se había soldado otro elemento cilíndrico de 18 milímetros de diámetro cuyo material era el EN 14, que se seccionó por rotura molecular ocurrida por fatiga mecánica y que causó el seccionamiento del 70 por ciento de la superficie antes del impacto del FW 16 contra el muro de protección.

Ahora que todo forma parte de un pasado tan trágico como inolvidable, cabe la reflexión de la serenidad: ocurrió al más grande dominador de monoplazas en la peor zona de uno de los trazados más rápidos de cuantos formaban el campeonato.

Fue una avería insólita en un Fórmula 1 y, sobre todo, en uno de los monoplazas más sólidos, y por último, sin saber en base a qué, Ayrton Senna en vísperas del Gran Premio había comentado a su novia y a su hermana que tenía un mal presentimiento y que no deseaba participar en esa carrera. El día anterior al Gran Premio, Magic Senna también había asegurado a Patrick Head que el Benetton Ford B 194 no podía ser tan rápido y que algo irregular había en él.

Alrededor de su ser parecía haberse ceñido una treta maquiavélica del destino que convirtió el Gran Premio en un drama multiforme e inexplorable, con la obsesión de encontrar esa egoísta quietud a la sombra de los cipreses. ●

GIGI CORBETTA



Con el kart demostró su valía.



En cierta ocasión pilotó un Porsche Grupo C.



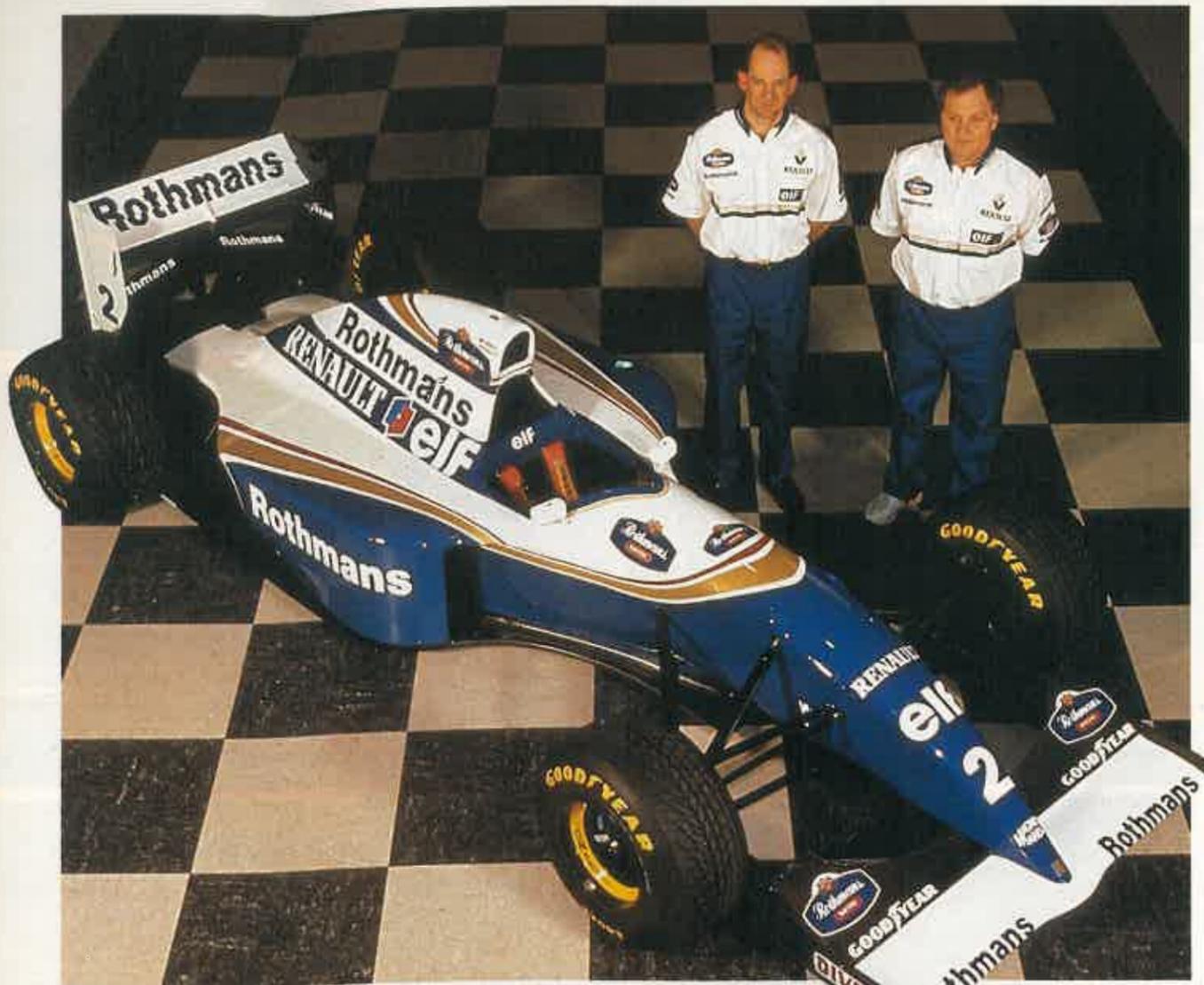
El aeromodelismo era su gran pasión.



Siempre se refugiaba en su casa de Brasil.



En su primera prueba de un F1 con Williams.



ASI ES EL DESAFIO

CON LA TEMPORADA 1995 DA COMIENZO UNA NUEVA ERA DE LA FORMULA 1 BAJO EL LEMA DE LA SEGURIDAD Y LA MAXIMA EXPRESION

AERODINAMICA DE LOS MONOPLAZAS. LOS CUATRO EQUIPOS PUNTEROS HAN ELEGIDO UNAS SOLUCIONES ABSOLUTAMENTE DISPARES.

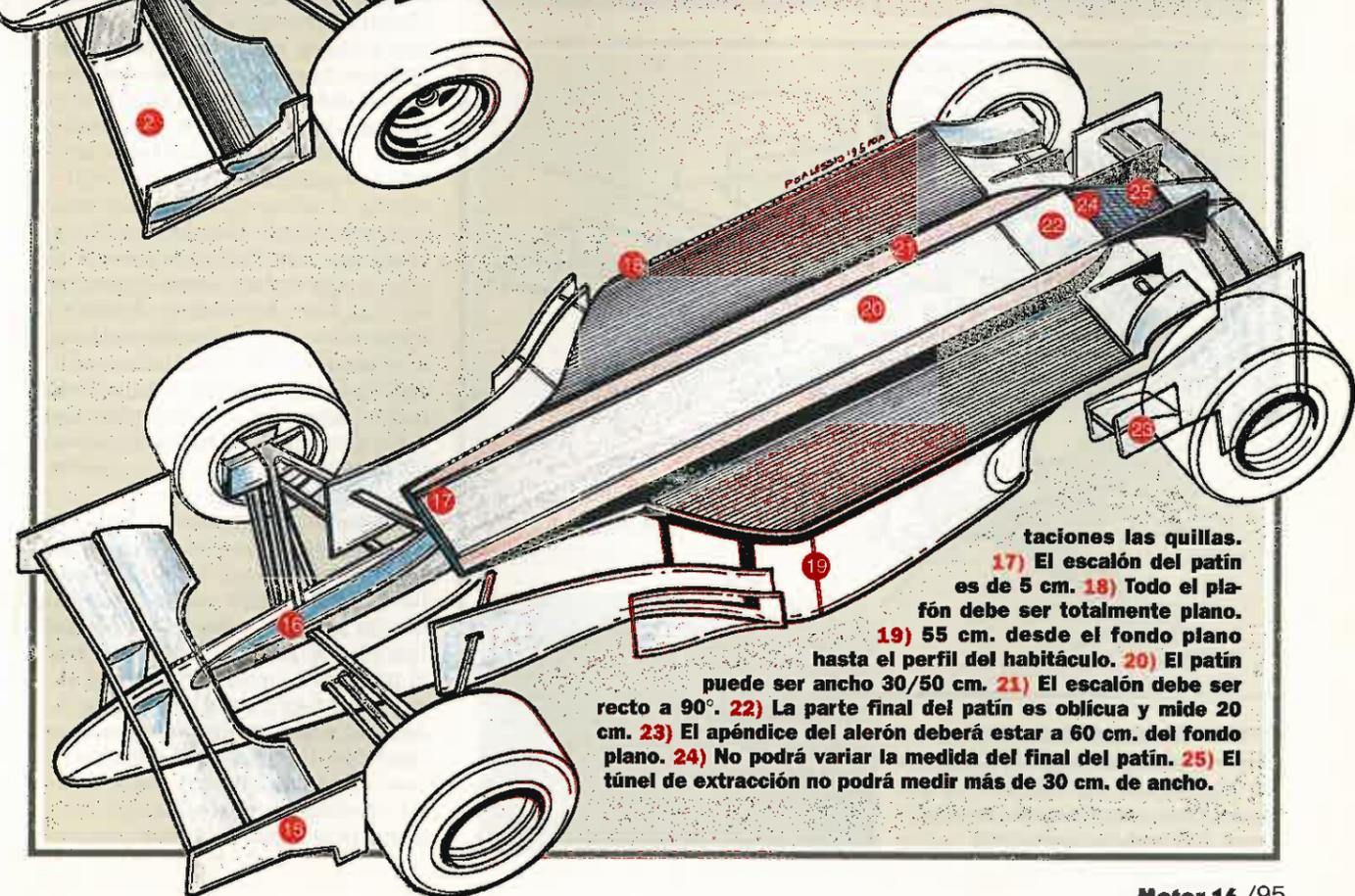
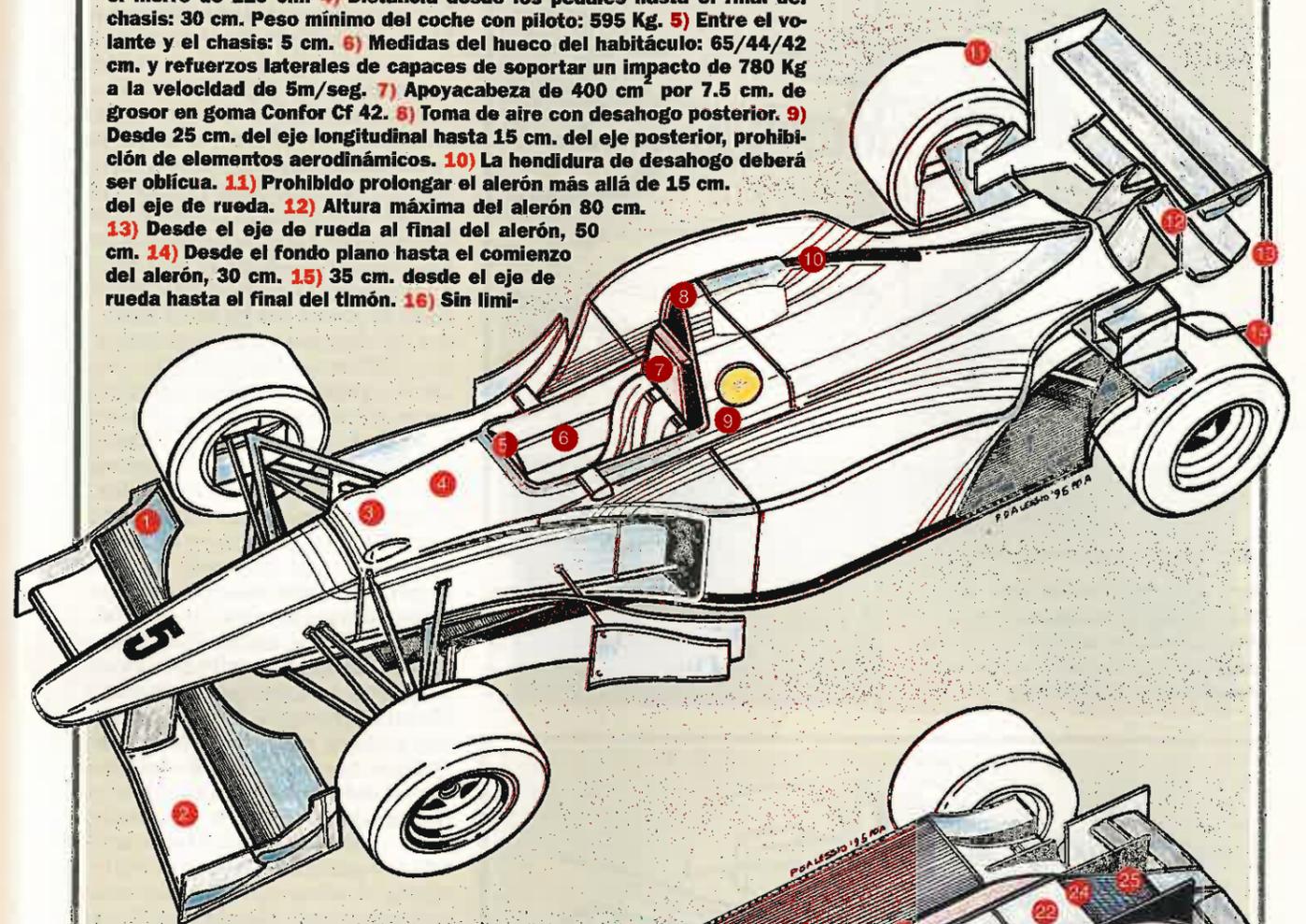
Los trágicos acontecimientos ocurridos a lo largo de la pasada temporada han determinado un cambio casi radical en la tecnología de la Fórmula 1. La reducción del efecto suelo, dictaminado por la FIA en los primeros compases de temporada, sin contemplar las graves consecuencias de esa decisión en la reducción de la potencia de los motores, convirtió el Gran Premio de San Marino y de Mónaco en una tragedia que estremeció al mundo del automóvil deportivo.

Evidentemente, la F-1 no necesitaba unos retoques en su reglamento técnico, sino una revolución que mejorará la espectacularidad perdida y al mismo tiempo asegurará la integridad de pilotos y espectadores. La clave de la reforma era complicada por los múltiples intereses creados que se enredan en el Gran Circo; sin embargo, había que encontrar un justo equilibrio entre delirio tecnológico, intereses económicos y la potencia de los motores en relación con la configuración aero-

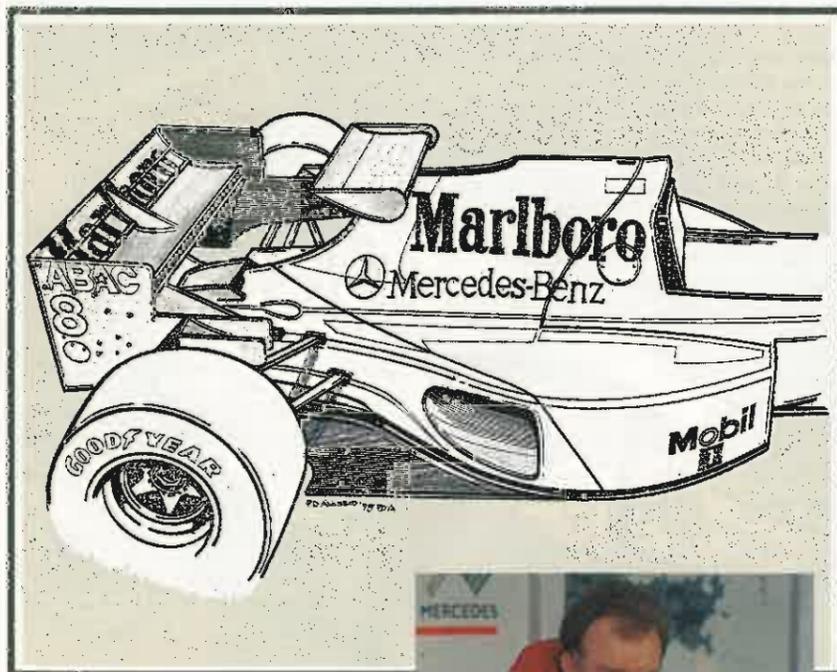
dinámica, que representa el equilibrio de la seguridad para los pilotos. En realidad, la segunda mitad de la pasada temporada sirvió de banco de pruebas para el nuevo reglamento técnico que se basa en dos aspectos principales: reducir la potencia de los motores por medio del aminoramiento de la cilindrada; la limitación del efecto suelo y la reducción de la presión aerodinámica. Junto a esto, la drástica prohibición del control de tracción y, en compensación, la posibilidad de em-



1) Prohibidas las cajas. 2) Ancho del alerón: 140 cm. 3) Distancia hasta el morro de 120 cm. 4) Distancia desde los pedales hasta el final del chasis: 30 cm. Peso mínimo del coche con piloto: 595 Kg. 5) Entre el volante y el chasis: 5 cm. 6) Medidas del hueco del habitáculo: 65/44/42 cm. y refuerzos laterales de capaces de soportar un impacto de 780 Kg a la velocidad de 5m/seg. 7) Apoyacabeza de 400 cm por 7.5 cm. de grosor en goma Confor Cf 42. 8) Toma de aire con desahogo posterior. 9) Desde 25 cm. del eje longitudinal hasta 15 cm. del eje posterior, prohibición de elementos aerodinámicos. 10) La hendidura de desahogo deberá ser oblicua. 11) Prohibido prolongar el alerón más allá de 15 cm. del eje de rueda. 12) Altura máxima del alerón 80 cm. 13) Desde el eje de rueda al final del alerón, 50 cm. 14) Desde el fondo plano hasta el comienzo del alerón, 30 cm. 15) 35 cm. desde el eje de rueda hasta el final del timón. 16) Sin limi-



taciones las quillas. 17) El escalón del patín es de 5 cm. 18) Todo el plafón debe ser totalmente plano. 19) 55 cm. desde el fondo plano hasta el perfil del habitáculo. 20) El patín puede ser ancho 30/50 cm. 21) El escalón debe ser recto a 90°. 22) La parte final del patín es oblicua y mide 20 cm. 23) El apéndice del alerón deberá estar a 60 cm. del fondo plano. 24) No podrá variar la medida del final del patín. 25) El túnel de extracción no podrá medir más de 30 cm. de ancho.



McLAREN MERCEDES MP4/10. Neil Oatley ha diseñado este nuevo McLaren basándose en un estudio aerodinámico extremado y de la fibra de carbono.



BENETTON RENAULT B 195. El tándem Rory Byrne y Ross Brawn ha logrado una vez más un monoplaza a la altura de un piloto como Michael Schumacher.



plear el acelerador electrónico y el embrague regulado también por medio de un dispositivo electrónico. Con este esquema tecnológico, la FIA ha pergeñado el nuevo reglamento que ha despertado entre los ingenieros de las diferentes escuderías la necesidad de extremar los conceptos aerodinámicos para mejorar el coeficiente Cx y al mismo tiempo encontrar presiones aerodinámicas cercanas a los mil kilos, empresa nada fácil debido a la limitación de la altura de las alas y a las modificaciones aportadas al fondo del coche que ya no es plano, sino dividido por un patín central y con el extractor final limitado. Antes de entrar en detalles, cabe destacar que los nuevos monoplazas tienen más capacidad en el habitáculo; sin embargo, desde la parte baja del asiento hasta los pedales, el espacio se ha reducido considerablemente para afilar al máximo la parte delantera en beneficio de la penetración aerodinámica. Algunos monoplazas, como por ejemplo el Williams FW 17, siguen conservando los tres pedales: embrague, freno y acelerador; por el contrario, McLaren, Ferrari, Benetton, Jordan y otros, sólo disponen de dos pedales, ya que el mando del embrague está situado en el volante. Al respecto, cabe aclarar un apéndice que seguramente desencadenará más que polémicas. Según el reglamento, el piloto deberá actuar manualmente sobre el embrague en los casos que dicho mando se encuentre en el volante y bajo forma de pequeña leva. Pero, hay indicios de que el dispositivo electrónico que acciona el embrague esté conectado con el acelerador electrónico, con lo cual, el desplazamiento del embrague estaría directamente relacionado con las revoluciones del motor, y esto no está permitido.

Respecto a la reducción de la cilindrada de los motores de tres litros y medio a tres litros, el drama ha ocurrido no sólo con la potencia, que ha pasado de los 780/820 caballos a los actuales 620/ 650, sino con el par motor que actualmente se alcanzan con dificultad los 40 kilogrametros, y que motores como el Ferrari 044/1, al tener 12 cilindros y una cilindrada unitaria tan reducida, ni siquiera supera los 30 kilogrametros. Junto a esto, la prohibi-

ción de la toma dinámica de aire para la alimentación ha complicado seriamente la búsqueda de la potencia. Como es de suponer, la reducción de la cilindrada ha implicado un aumento del régimen de rotación del motor, que para el Ferrari, único V 12 en la F1, es de aproximadamente 17.500 revoluciones por minuto; para los varios V 10, Renault RS 7 incluido, el régimen supera ligeramente las 16.500 revoluciones y los V8 Cosworth y Hart alcanzarán con dificultad las 15.500 revoluciones por minuto.

Según estudios hechos por los centros de consultas más prestigiosos, con la cilindrada de tres litros y la posibilidad de repostar dos o tres veces, el motor de ocho cilindros es el más apropiado por sus dimensiones reducidas, (el Hart V8 mide 48 centímetros de largo frente a los 623 del Renault RS7) por una evidente economía de funcionamiento y sobre todo por el buen par motor que desarrollan que se convierte en una gran ventaja en la mayoría de los actuales circuitos, cada vez más virados. En base a esto, el V 12 de Ferrari es el menos indicado debido a que proporciona todo lo contrario, y los V 10 representan la solución de compromiso más equilibrada con la ventaja de encontrarse entre ellos el excelente y codiciado RS 7 de Renault.

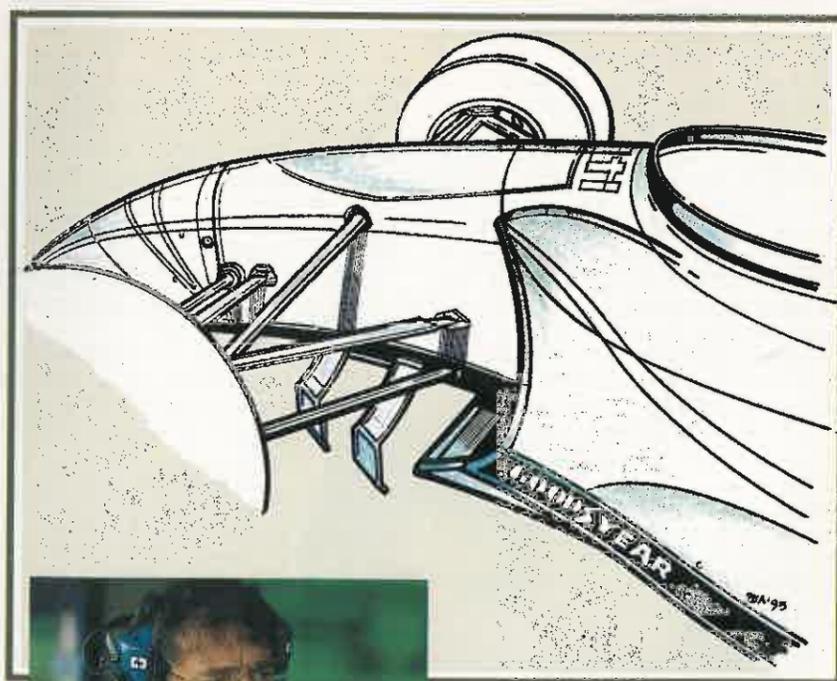
La posibilidad de repostar y consumir menos ha propiciado que los actuales monoplazas tengan depósitos de combustible cuya capacidad se ha reducido a 120/150 litros, que a su vez ha permitido centralizar más el reparto de pesos.

Respecto a la nueva configuración estructural y aerodinámica de los monoplazas, hay que destacar que los costos no se han reducido y es de suponer que, a final de la presente temporada, las prestaciones igualarán las del pasado campeonato y en algunas ocasiones serán superiores. Las ilustraciones que acompañan esta información evidencian de forma teórica las directrices técnicas de la FIA que, antes de empezar la función del Gran Circo, parecen haber sucumbido a la imaginación y a la astucia de los maquiavélicos técnicos de la F-1. ●

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA
DIBUJOS: PAOLO D'ALESSIO



FERRARI 412 T2. Como con el 640, Barnard ha elegido unos caminos aerodinámicos y estructurales totalmente atípicos. El motor V 12 parece el talón de Aquiles.



JORDAN PEUGEOT J 195. Gary Anderson ha sorprendido otra vez con un concepto aerodinámico totalmente insólito que consiste en tomas de aire integradas al chasis.

EXCLUSIVA

DAMON HILL

ESPECIAL MOTOR 16

A partir de esta semana y en cada Gran Premio de Fórmula 1, la prestigiosa firma de Damon Hill aparecerá en las páginas de Motor 16 para desvelar los secretos de cada carrera y las vivencias desde el habitáculo de su Williams Renault FW 17. Es, sin lugar a dudas, un merecido tributo a nuestros lectores.

EN BRASIL VOY A GANAR

Nunca había estado en una forma mental tan buena al principio de una temporada como estoy ahora, he ganado nueve grandes premios incluido el Gran Premio de Gran Bretaña. Ganar el Campeonato del Mundo tiene que ser pues la más importante de mis metas. Creo que es un deseo realista para 1995.

Es un deseo justificado porque el nuevo Rothmans Williams Renault es excelente. Hemos obtenido el cien por cien de fiabilidad en los motores, esto es mérito absoluto de Renault.

El último coche, el FW17, ha sufrido una gran mejora en este último año, todo esto significa que hemos empezado con buen pie. Siempre siento que es muy importante empezar fuerte el principio de la temporada y todo esto se demostrará en la primera carrera en Brasil, el día 26 de marzo.

Los cambios en los coches -a raíz de los trágicos accidentes que ocurrieron el año pasado- contemplan un gran número de mejoras desde el punto de vista del piloto. Durante las pruebas de Estoril, en Portugal, en las que se rodaron muchos kilómetros, me sentí mucho más a gusto en el habitáculo. El espacio para mis hombros y para el manejo del volante es mucho más holgado. Ya no tengo que doblar mis muñecas más; esto, combinado con un volante más grande, significa que tengo un mayor control sobre el coche y se requiere un menor esfuerzo físico para conducirlo.

Como el último Williams tiene un morro elevado, mis pies están más altos. Pero la nueva posición de conducción, más reclinada que la anterior, es más natural, ya no me causa ningún problema ergonómico. Por supuesto tuve una sensación peculiar desde las primeras vueltas porque, además de esta posición de conducción revisada, los laterales del habitáculo son más altos y apenas podía ver por encima de ellos. Por un momento incluso pensé que iba a necesitar un almohadón.

Puede parecer que estoy muy enfocado al 95, pero mucha gente sigue preguntándome sobre el año pasado y el controvertido final del campeonato. En lo que a mí concierne, esto no es relevante, es historia. Tengo que admitir, sin embargo, que la temporada concluyó de forma poco satisfactoria bajo mi punto de vista, pero no para el de Michael Schumacher.

Yo no le guardo rencor. El estado de forma de un conductor puede variar. Schumacher estaba en alza el año pasado cuando todo le iba bien, pero hacia el final de la temporada, cuando las cosas no parecían ir tan bien para Michael, fui capaz de rivalizar con él. Será interesante ver ahora cómo reacciona cuando esté bajo mayor presión para mantener su campeonato.

Aquella fue una fantástica oportunidad y lo demostré, pero soy el primero en reconocer que dos buenas carreras no son suficientes para crear una imagen permanente en la F-1; esto se consigue ganando el Campeonato del Mundo.

La competición está muy cerca y no hay todavía un claro favorito. Obviamente, Schumacher y Benetton-Renault serán un desafío muy importante. Mi compañero, David Coulthard, ha sido muy rápido durante los entrenamientos y cualquier conductor de tu equipo debe ser siempre considerado como uno de tus rivales más próximos.

Nuestra mejora de prestaciones parece continuar y creo que la primera carrera en Brasil demostrará que Williams tiene ventaja sobre Benetton.

Por supuesto, la historia del campeonato no se contará en la primera carrera. Es un muy largo camino hasta que se llega al G.P. de Australia, en noviembre, yo lo he recorrido ya dos veces y cuando se alcanza el G.P. de Gran Bretaña, en julio, la primera carrera parece que ha pasado hace una eternidad.

Voy a Brasil con la única intención de ganar la carrera.



¿CUANTOS VEN LA F-1?

Datos estadísticos sobre la audiencia televisiva mundial de la F-1.

- Difusión televisiva.....160 países
- Televidentes en el mundo durante un año.....45.219.506.000.
- Minutos de retransmisión en el mundo en la temporada.....1.140.163.

PILOTOS Y SUS HAZAÑAS

- CAMPEÓN DEL MUNDO MÁS JÓVEN DE LA HISTORIA: Emerson Fittipaldi.
- PRIMER CAMPEÓN DEL MUNDO: G. Farina, Alfa Romeo, 1950.
- RÉCORD DE VICTORIAS: A. Prost (51).
- RÉCORD DE PÓLE POSITION: A. Senna (65).
- RÉCORD DE PUNTOS: A. Prost (198,5).
- RÉCORD DE GP DISPUTADOS: R. Patrese (256).
- RÉCORD DE PÓLE POSITION Y VICTORIA EN EL MISMO G.P.: A. Senna (29).
- RÉCORD DE VICTORIAS EN EL MISMO G.P.: A. Senna, G.P. Mónaco, 5 veces.
- RÉCORD DE VICTORIAS NATURALES: A. Prost (41).
- VICTORIA DEL PILOTO MÁS JÓVEN: T. Rutman, 22 años.
- VICTORIA DEL PILOTO MÁS VIEJO: L. Fagioli, 53 años.
- VICTORIA EN EL PRIMER G.P. DISPUTADO: G. Farina, G.P. Inglaterra, 1950.
- G. Baghetti, G.P. Francia, 1961.

ESCUDERIAS

- CAMPEONATOS DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES: Ferrari: 8 títulos. Lotus, McLaren, Williams: 7 títulos. Cooper, Brabham: 2 títulos. Vanwall, BRM, Matra, Tyrrell: 1 título.
- G.P. DISPUTADOS: Ferrari 537.
- RÉCORD DE PÓLE POSITION: Ferrari (113).
- RÉCORD DE PÓLE POSITION CONSTRUCTORES: Williams (24).
- RÉCORD DE VICTORIAS: Ferrari (104).
- RÉCORD DE VICTORIAS CONSTRUCTORES: Ferrari (14).
- RÉCORD DE VICTORIAS POR TEMPORADA: McLaren, 15 en 1988.
- RÉCORD DE PÓLE POSITION Y VICTORIA EN EL MISMO G.P.: Ferrari (61).
- RÉCORD VICTORIAS NATURALES: Ferrari (119).

MOTORES

- RÉCORD DE CAMPEONATOS DEL MUNDO: Ford Cosworth (13).
- RÉCORD DE VICTORIAS: Ford Cosworth (174).
- RÉCORD DE G.P. DISPUTADOS: Ferrari (537).
- RÉCORD DE PÓLE POSITION: Ford Cosworth (138).

Oriol Gómez, con su Clio oficial, es el máximo candidato para renovar su título nacional.



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES 1995 COMIENZA EL ESPECTACULO

El próximo fin de semana comienza en Canarias una nueva edición del Campeonato de España de Rallyes. El certamen con más historia del automovilismo español y en el que han surgido las figuras más importantes del motor en nuestro país: Carlos Sainz, Antonio Zanini, Salvador Serviá, Jesús Puras...

UN campeonato que atraviesa un innegable periodo de crisis de la que parece que se recupera. La Federación Española de Automovilismo decidió apostar en la temporada 1993 por la segunda división (los coches del tipo F2). Y se equivocó. Contrariamente a lo que podría parecer, lo cierto es que los F2 han dejado de interesar a los organismos internacionales y sólo los constructores franceses (Renault y el grupo PSA) tienen proyectos con este tipo de coche, y su evolución hacia los kit-car.

Y ahora, ni una cosa ni otra. La FEA prohibió los coches «de verdad» en el Campeonato de España, cercenando la participación de pilotos pri-

vados, y las marcas no acaban de desembarcar con sus F2. Es verdad que Citroën ha llegado este año, pero a cambio se ha retirado Opel con sus dos coches; Seat tiene que ir a correr al extranjero para desarrollar su kit-car; y el piloto español con más proyección internacional, Oriol Gómez, no podrá participar en el extranjero porque su F2 se ha quedado desfasado y el kit-car no puede correr en España. Tendrá que alquilar un coche a un preparador para poder iniciar su andadura en el Mundial.

Lo malo de equivocarse un año es que se tardan cuatro, cinco o diez en volver a la situación original. Y algo parecido a equivocarse ha vuelto a

ocurrir con la nueva reglamentación de neumáticos. La FEA se ha precipitado en la toma de decisiones, prohibiendo los neumáticos sin dibujo (medida muy razonable), pero sin un periodo intermedio en el que las marcas puedan estudiar el problema y solucionarlo.

Pese a todo, lo que queda sigue ofreciendo aspectos interesantes: tres marcas oficiales en liza y algún piloto privado, a los que pueden sumarse otros, que hoy en día se encuentran en gestiones para completar los presupuestos.

Uno de los gravísimos problemas de los rallyes es su carestía: el presupuesto de un equipo oficial su- ♦♦♦



1. El Corte Inglés (Las Palmas)
2. Villa de Adeje (Tenerife)
3. Cajacantabria (Santander)
4. Cajalicante (Alicante)
5. Sierra Morena (Córdoba)
6. Villa de Llanas (Asturias)
7. Orense
8. San Agustín (Asturias)
9. Príncipe de Asturias
10. San Froilán (Lugo)
11. España (Cataluña)
12. Ciudad de Cristal (La Coruña)



Daniel Alonso va a ser el representante de los pilotos privados. Con medios mucho más modestos que sus rivales, intentará ganar alguna prueba con su Ford Escort Cosworth de serie.

pera los 155 millones de pesetas. Un piloto privado, con un Ford Escort Cosworth Grupo N necesita un mínimo de 25 millones y un piloto que comience, alrededor de 10 millones para la Copa Renault Clio y entre 6 y 8 para el Desafío Peugeot. Este año, por si fuera poco, el presupuesto para neumáticos se ha duplicado.

El calendario consta de 12 pruebas, de diferente dificultad y categoría. La más importante es el Rallye de España-Cataluña, puntuable para el Mundial. Es la penúltima prueba y al tener un coeficiente muy alto, decide siempre el título.

Otra prueba importante es precisamente esta primera del año, El Corte

Citroën (arriba) vuelve a los rallyes con un campeón del Mundo, Jesús Puras, al volante del ZX F2. A la derecha, el Peugeot 306 que, con Borja Moratal como piloto, será otro de los animadores del certamen.



Inglés, puntuable con el máximo coeficiente para el Campeonato de Europa. La tercera prueba internacional es el Rallye Príncipe de Asturias, también puntuable en el Europeo, pero de menor coeficiente.

Los ganadores de cada rallye y categoría reciben unos puntos, que se multiplican por el dichoso coeficiente que hemos mencionado. Así, ganar una prueba estándar suponen 210 puntos, pero ganar el Cataluña son 315 puntos. Es lógico si tenemos en cuenta que un rallye normal tiene aproximadamente 150 kilómetros de tramos y el Rallye del Mundial más de 400.

Los favoritos al triunfo final son po-

cos. Esta es una relación breve, con sus posibilidades, sobre 10.

(8/10) ORIOL GOMEZ.
Piloto oficial de Renault, actual Campeón de España. Piloto muy joven en plena progresión. El Clio Williams es sin duda el mejor coche en F2; está bien preparado y el equipo funciona con corrección y medios suficientes.

(6/10) JESUS PURAS.
Campeón del Mundo en Grupo N, Jesús tiene que volver al Campeonato de España al no conseguir un puesto en el Mundial. Es el mejor piloto en liza, con dos títulos nacionales a sus espaldas. El equipo Citroën inicia su andadura en el campeonato. El ZX aún tiene mucho trabajo por delante para alcanzar el nivel óptimo de competitividad. El equipo dispone de un buen soporte técnico, pero le falta experiencia.

(5/10) BORJA MORATAL.
Al volante del Peugeot 306, Borja intentará aprovecharse de la juventud del Citroën y de los posibles fallos del Renault, al que nunca

ha podido ganar. Pero el Peugeot ha evolucionado mucho en los meses de intertemporada. El equipo es más modesto que sus rivales, pero suficiente. Deberá mejorar su fiabilidad.

(2/10) DANIEL ALONSO.
El piloto de Avilés es el privado con más ambiciones de este año. Correrá con un Ford Escort Cosworth de Grupo N, lo que podría suponer alguna ventaja si le ayuda la climatología. El ser un vencedor casi indiscutible de su categoría, le reportará valiosos puntos. Cuenta con medios muy modestos, pero es un piloto muy ambicioso. Sus mayores problemas serán de presupuestos.

LOS CAMPEONES DE ESPAÑA

1974	Antonio Zanini
1975	Antonio Zanini
1976	Antonio Zanini
1977	Antonio Zanini
1978	Antonio Zanini
1979	Jorge de Bagration
1980	Antonio Zanini
1981	Jorge de Bagration
1982	Antonio Zanini
1983	Eugenio Ortiz (Nacional) y Antonio Zanini (Internacional)
1984	Antonio Zanini
1985	Salvador Serviá
1986	Salvador Serviá
1987	Carlos Sainz
1988	Carlos Sainz
1989	Pep Bassas
1990	Jesús Puras
1991	José María Ponce
1992	Jesús Puras
1993	Mía Barolet
1994	Oriol Gómez

VICTORIAS POR PILOTO

40	Antonio Zanini
39	Marc Etchebers
28	Jorge de Bagration
20	Carlos Sainz
19	Salvador Serviá
16	Benigno Fernández y Jesús Puras

(1/10) JAVIER AZCONA.

Como Alonso, también participa en un coche de serie pero, en este caso, con un Clio Williams. Su objetivo es el Campeonato de España de Grupo N y no el absoluto. Piloto con mucha experiencia y peleo.

(1/10) JAIME AZCONA.

Vuelve a conducir el Peugeot 106 del equipo oficial, por lo que su experiencia debe reportarle posiciones de podio en más de un rallye, pero no es fácil que gane ninguna prueba, salvo aquellas a las que no acuda ninguno de los tenores. Espectacular y eficaz.

(0/10) SERGIO VALLEJO.

Como vencedor el año pasado del Desafío Peugeot, se ha ganado el volante del segundo Peugeot 106 oficial. Es un piloto con mucho futuro al que se le da la oportunidad de progresar.

Están después una serie de pilotos que harán carreras episódicamente, pero sin seguir el Campeonato. Por ejemplo, Luis Climent, que se quedó en tierra al desmantelarse el equipo oficial Opel. Correrá la tierra con un Ford Cosworth alquilado en Italia y quiere estar en la salida del Príncipe de Asturias y el Rallye de España. El canario Luis Monzón también alquilará un Cosworth a Promotorsport. Estará en El Corte Inglés animando la carrera con los coches «de verdad». Sus compañeros isleños (y siempre rivales), José María y Antonio Ponce, Carlos Lamberti y Gregorio Picar, también dispondrán de coches turbo 4x4 para la primera prueba.

JOSÉ MARIA CERNUDA



PADDOCK

ORIOI, AL MUNDIAL

Oriol Gómez compatibilizará sus actuaciones en 8 pruebas del Campeonato de España de Rallyes con dos participaciones en pruebas del Mundial, con el Kit Car de Renault. Una de ellas es, lógicamente, el Rallye de España y la otra probablemente el 1000 Lagos, en agosto y sobre tierra. Para ambas carreras, el equipo oficial de Renault en España alquilará un Kit Car a alguno de los preparadores franceses, aún sin determinar.

PARO FORZOSO

El equipo Baporo y su piloto Josep Bassas no podrán allnear un BMW en el Campeonato de España de Turismos, tal y como era su intención. A pesar del «paro forzoso» a que se ve obligado el equipo, Baporo seguirá trabajando en esta temporada de transición para encontrar nuevas oportunidades.

YA HAY REGLAMENTO

Coincidiendo con la entrega de trofeos a los triunfadores de la temporada pasada en la Copa Porsche, la marca alemana hizo públicos los reglamentos para la tercera edición del trofeo que organiza con los 968 CS. Al igual que en el 94 habrá una clasificación general y otra reservada a los Gentlemen Driver, y con respecto al pasado año la preparación de los coches no varía significativamente.



McLaren vuelve a ganar

LA segunda carrera de las Series GT de Resistencia, las 4 Horas de Paul Ricard, fue dominada y ganada por Ray Bellm y Maurizio Sandro Sala a los mandos de un McLaren F1 GTR del equipo Gulf, repitiendo la victoria conseguida pocas semanas antes en la carrera inaugural en Jerez. También el segundo clasificado en Paul Ricard fue el mismo que en el circuito gaditano, el Porsche 911 de Labre Competition pilotado por Bob Wollek, Christophe Bouchut y Jean-Pierre Jarier. En tercera posición finalizó el McLaren F1

GTR de West Competition con John Nielsen y Thomas Bscher, que fueron los primeros líderes, aunque diferentes problemas les hicieron perder un valioso tiempo que no pudieron recuperar. Los ganadores, con una táctica perfecta, sobre todo en sus paradas en boxes, consiguieron una ligera ventaja sobre el Porsche de Labre Competition que no tuvieron problemas para mantener hasta el final. La próxima cita de este certamen, donde cada carrera cuenta con más participantes, será el 25 de marzo en Monza.

Mundialistas en Inglaterra

MALCOLM Wilson no quiere que el Ford Escort de su equipo quede parado y ha iniciado con François Delecour un programa para prestar su coche a pilotos de notoriedad en pruebas del campeonato británico. Después de Dele-

cour, que dispuso del Escort de Wilson en el Rallye de Gales, le llegará el turno a Vatanen, que junto con Fabrizia Pons correrá el Pirelli Internacional, y parece que Biasion y Cunico serán los siguientes en la lista.



Porsche con Kremer en Le Mans

PORSCHE ha elegido a Kremer para que lo represente oficialmente en las 24 Horas de Le Mans, tras la decisión de la marca germana de abandonar las carreras de resistencia debido al cambio de reglamentación.

Por otra parte, el equipo Repsol, de cuyo Porsche 911 también se ocupa el preparador alemán, ha decidido dar el salto a la categoría GT1. Las modificaciones que está sufriendo el 911 de Repsol para dejar de ser un GT2 y convertirse en GT1 han hecho imposible que el equipo tomara parte en la carrera de Paul Ricard, pero sí estarán en Monza. Sin embargo, habrá que esperar hasta la cita del Jarama, el día 9 de abril, para que Tomás Saldaña y Alfonso de Orleans dispongan del Porsche totalmente reconvertido en GT1.



Un nuevo estilo de carreras

NO hace falta ser un experto piloto de carreras para participar en la Panáfrica, un Trofeo Internacional de Navegación Terrestre que organiza el Club Castellonense Marathon. Esta original carrera, en la que lo que cuenta no es el tiempo invertido en cada etapa sino la distancia recorrida, se desarrollará en Marruecos del 20 al 26 de agosto. Cada equipo, con la ayuda de mapas e instrumentos de navegación -GPS incluido- tendrá que planificar su itinerario ya que no habrá libro de ruta ni recorrido establecido. Los precios de inscripción son: 75.000 pesetas por persona -10.000 pesetas menos si se formaliza la inscripción antes del 15 de junio-, más 35.000 pesetas para las motos y 45.000 para coches y camiones. Se puede establecer contacto con el Club Marathon por teléfono o fax a través del número 964/25 04 88.

PROTAGONISTAS



SE QUEDA EN TIERRA

Nigel Mansell no tiene nada clara su participación en la Fórmula 1. De momento McLaren ha anunciado que no correrá las dos primeras carreras del año -Brasil y Argentina- porque el habitáculo del nuevo coche es demasiado pequeño para el piloto británico. Si el problema no se soluciona habría que construir un nuevo chasis para que Mansell no quede apeado toda la temporada. Su sustituto en McLaren, al menos para las dos primeras carreras, será Mark Blundell.



SE ESTRELLÓ SU HELICOPTERO

Carlos Menem ha muerto. El hijo del presidente argentino falleció como consecuencia de las heridas que sufrió al caer el helicóptero que pilotaba tras chocar con un cable de tendido eléctrico a unos 250 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires. Junto al joven piloto -26 años-, Campeón de Argentina en 1991 y habitual del Mundial de Rallyes, murieron los otros dos ocupantes que lo acompañaban, uno de ellos, Silvio Oltra, era otro conocido piloto argentino.

DE MOMENTO, NO SE RETIRA

Kevin Schwantz no entiende de dónde han salido los insistentes rumores sobre su retirada a mitad de temporada, ya que si comienza el Campeonato es con la intención de acabarlo. Asegura que está centrado al cien por cien para ganar el título de 500 cc. y que, si tiene un buen año, podría reconsiderar su decisión de retirarse cuando termine la temporada, intención que ya anunció a finales del pasado año.



PADDOCK

INSCRIPCIONES PARA EL VOLANTE RACC

El 31 de marzo es el día tope para efectuar la inscripción en el Volante Racc-Desafío Peugeot, que este año repartirá 20 millones de pesetas en premios y para el que puntuarán 7 rallyes y 3 carreras en circuito. Los interesados en participar en esta acreditada fórmula de promoción deben de enviar sus solicitudes a la División Deportiva del Racc, Travessera de Gràcia nº 30, 4ª planta, Barcelona.

RESISTENCIA EN CUENCA

Muchas son las iniciativas que la organización Montes de Cuenca está llevando a cabo para potenciar las pruebas todoterreno en España. Con este afán prepara la realización de una carrera de resistencia para coches y motos de seis a ocho horas de duración que, como cierre del Campeonato de Castilla-La Mancha, tendrá lugar en Tarancón a finales de año.

CANTERA PROMETEDORA

«Correr para ganar» es el lema del equipo Kartban que en sus 15 años de existencia acumula numerosos éxitos en karting. Como distribuidor de la marca italiana P.C.R., el equipo pone a disposición de sus 9 pilotos los mejores medios para que culminen con éxito esta intensa temporada, en la que alternarán citas nacionales e internacionales.



Marc Gené ya tiene equipo

FINALMENTE, Marc Gené estará en la Fórmula 3 inglesa. El joven piloto catalán, que tras la decisión de Mitsubishi de no seguir apoyando al equipo vio peligrar sus planes este año, correrá con West Surrey Racing, el prestigioso equipo con el que su hermano Jordi corrió dos temporadas el mismo campeonato.

El pequeño de la saga Gené contará con un chasis Dallara dotado con un motor Mugen (Honda) y contará con el apoyo de Honda España. De momento, los primeros entrenamientos realizados con el coche han sido muy satisfactorios ya que Marc rodó muy rápido, quedando a ocho centésimas de la «pole» del circuito.

Salvador Serviá: 25 años de carreras

EN Gerona tuvo lugar una entrañable exposición para recordar los 25 años que Salvador Serviá lleva en las carreras y allí estaba el Seat 600 -junto al que el piloto aparece en la foto acompañado de Agustí Boix- con el que comenzaron a competir y que en la actualidad es propiedad de la Colección de Salvador Claret.

A lo largo de este cuarto de siglo el piloto de Pals ha acumulado multitud de anécdotas y, para explicar su incombustibilidad, ninguna mejor que la que le sucedió en el pasado Rallye de Cataluña, cuando un espectador se acercó al coche para darle ánimos y le dijo: «yo iba a ver correr a su padre». Salvador, cuyo progenitor nunca pilotó un coche de competición, le respondió: «pues

mi padre soy yo», y es que 25 años de activo pueden, a veces, hacer perder la cuenta.



Mayoría de edad

LA edición 95 del Campeonato de España de Superturismos (CET), reservado a los coches de la Clase II FIA, se presenta como la más interesante y competitiva de toda su historia. Este año se darán cita coches y pilotos de gran nivel y, de momento, la lista de preinscritos la conforman 19 participantes, de los cuales nueve están integrados en los cuatro equipos oficiales presentes: Alfa Romeo, Opel, Ford y Nissan; el resto son equipos privados. Frente a los oficiales estará un año más Teo Martín con su equipo T-Mart Motor Sport, que seguirá con un BMW 318 con Antonio Albacete al volante. También tiene muchas posibilidades de triunfo Meycom, que ha adquirido los Seat Toledo del equipo Giroix Racing, y contará con Ricardo García Galiano y Rafael Barrios. Además hay que tener en cuenta los BMW 318 de Alex Villanueva y Jesús Díez, éste último con el coche que utilizó en el 94 Alain Ferté, y a Joan Vinyes, que se ha decidido por el CET y lo afrontará con uno de los Nissan Primera que utilizó el equipo oficial la temporada pasada. Habrá más coches ex oficiales, como es el caso de los Opel Vectra del 94, que este año estarán en manos de David Bosch, Miguel A. L. de Carlos y Luigi Mimmo Cevasco; en el coche de este último se subirá ocasionalmente Fermín Velez. Aunque todavía no tiene coche, está inscrito Iñaki Goiburú, mientras que Rudy Zonno, interesado en el certamen, tiene prácticamente ultimadas todas las negociaciones para disputar-



lo con un Peugeot 405.

Por otro lado, en el CET habrá muchas diferencias comparándolo con la edición 94. En cada reunión, diez en total, se disputarán dos carreras lo que suma un total de 20 pruebas. En lo que a circuitos se refiere habrá novedades, no se correrá en Alcañiz y se suma al campeonato una cita en Estoril. En los entrenamientos oficiales se crea la super pole, a la que tendrán acceso los seis mejores tiempos que se jugarán el primer puesto de la parrilla a una sola vuelta lanzada. Para incentivar a los privados se han estipulado para los tres primeros unos importantes premios en metálico, que recibirán tanto por carrera como a final de temporada. Todo hace indicar que este año se presenta un Campeonato de Superturismos que cuenta con todos los ingredientes para garantizar un buen espectáculo.

Volar sobre las aguas

EN el Palau Sant Jordi de Barcelona se celebrará el 25 de marzo la tercera edición del Indoor Winston de Motos Acuáticas. Para esta competición la pista del Pabellón Olímpico se transformará en una gigantesca piscina, la más grande construida en el mundo, en la que los mejores pilotos del mundo competirán durante dos horas y media, alcanzando velocidades de hasta 100 kilómetros por hora. Además, los acróbatas del Free Style completarán el espectá-

culo con sus increíbles maniobras sobre sus motos acuáticas.



PADDOCK

EL TOUR DE CORCEGA SE RETRASA UN DIA

En esta edición, la cuarta prueba del Mundial, el Tour de Córcega, no comenzará un martes como ya es tradición ya que la salida se dará el día 3 de mayo, miércoles, aunque la carrera habrá terminado para las elecciones presidenciales francesas, que tendrán lugar el día 6. El rallye comenzará en Ajaccio y tendrá, después de algunos años sin disputarse, el tramo especial que bordea el Cabo de Córcega.

MEJORAS EN LOS SUBARU

Subaru, que pese a compartir patrocinador con el Safari sólo acudirá a los G. N a esta prueba, tendrá listo el nuevo sistema de inyección de agua para Córcega. Con esta nueva refrigeración para el intercooler se evitarán los problemas de temperatura que los Impreza padecieron en Portugal.

DAEWOO: DEBUT EN EL SAFARI RALLYE

Daewoo espera tener lista la homologación del Cielo el primero de abril para poder acudir al Safari, que tendrá lugar del 13 al 16 de ese mismo mes, con uno de sus coches pilotado por el veterano Azar Anwar. Este será el debut del modelo de la marca coreana, que hizo su primera aparición en el pasado Hong-Kong-Pekín, aunque como grupo S por no estar homologado.



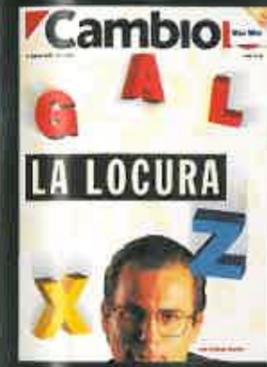
B A L L E S T A



¿Por qué **Cambio16** es la Revista TOTAL

Porque es ...

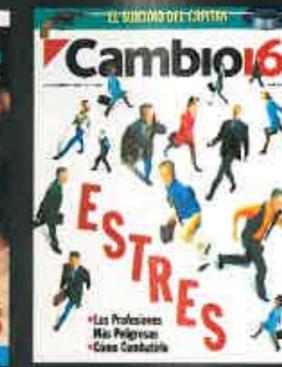
POLITICA



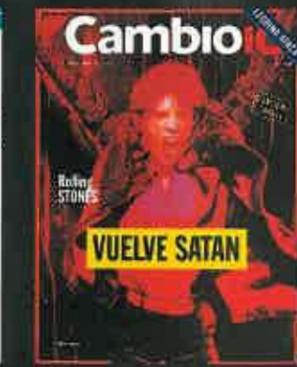
CULTA



PRACTICA



ESPECTACULAR



APASIONADA



FEMINISTA



SESUDA



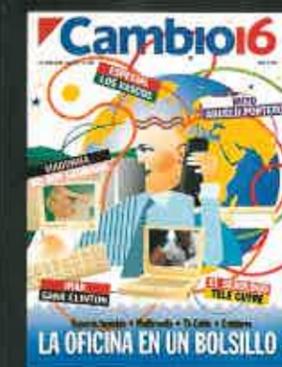
DIVERTIDA



DE CINE



VANGUARDISTA



y Mucho Más. TODAS LAS SEMANAS

Cambio16

Semana
excepcional

Del 25 de Marzo
al 2 de Abril

COMPRE SU COCHE
USADO EN CITROËN

Le ofrecemos:

100.000

pesetas como mínimo por su viejo coche.*

Coches de todas las marcas, modelos y precios, incluso con menos de un año.

Como nuevos, en perfecto estado y a precios excepcionales.

Garantía europea.

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema que nos permite ofrecerle una garantía de selección, con cobertura de reparación europea, que cubre hasta 24 meses (según estado del vehículo).

Superfinanciación hasta 48 meses.

Podemos facilitarle, a través de nuestra financiera de marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamiento hasta 48 meses.

ABIERTO
SABADO Y DOMINGO**



Eurocasion

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

Red Citroën Eurocasion



PEUGEOT 405



YA TIENE SUCESOR

Motor 16

28 de marzo 1995 • Núm. 597 • 375 ptas.

A FONDO
NUEVO

BMW 328i

Más seguro
Más cómodo y
Más potente



ESPECIAL FORMULA 1

TODOS LOS PILOTOS
LOS 17 GRANDES PREMIOS
NUEVO REGLAMENTO



TODOS LOS EQUIPOS
SENNÁ UN AÑO DESPUES
LOS CIRCUITOS