ROVER SE SUMA A LA MODA DIESEL CON EL 620 SDi

SEMANAL

Motor 16

11 de abril 1995 Núm. 599 • 375 ptas.

BMW 318 TDS

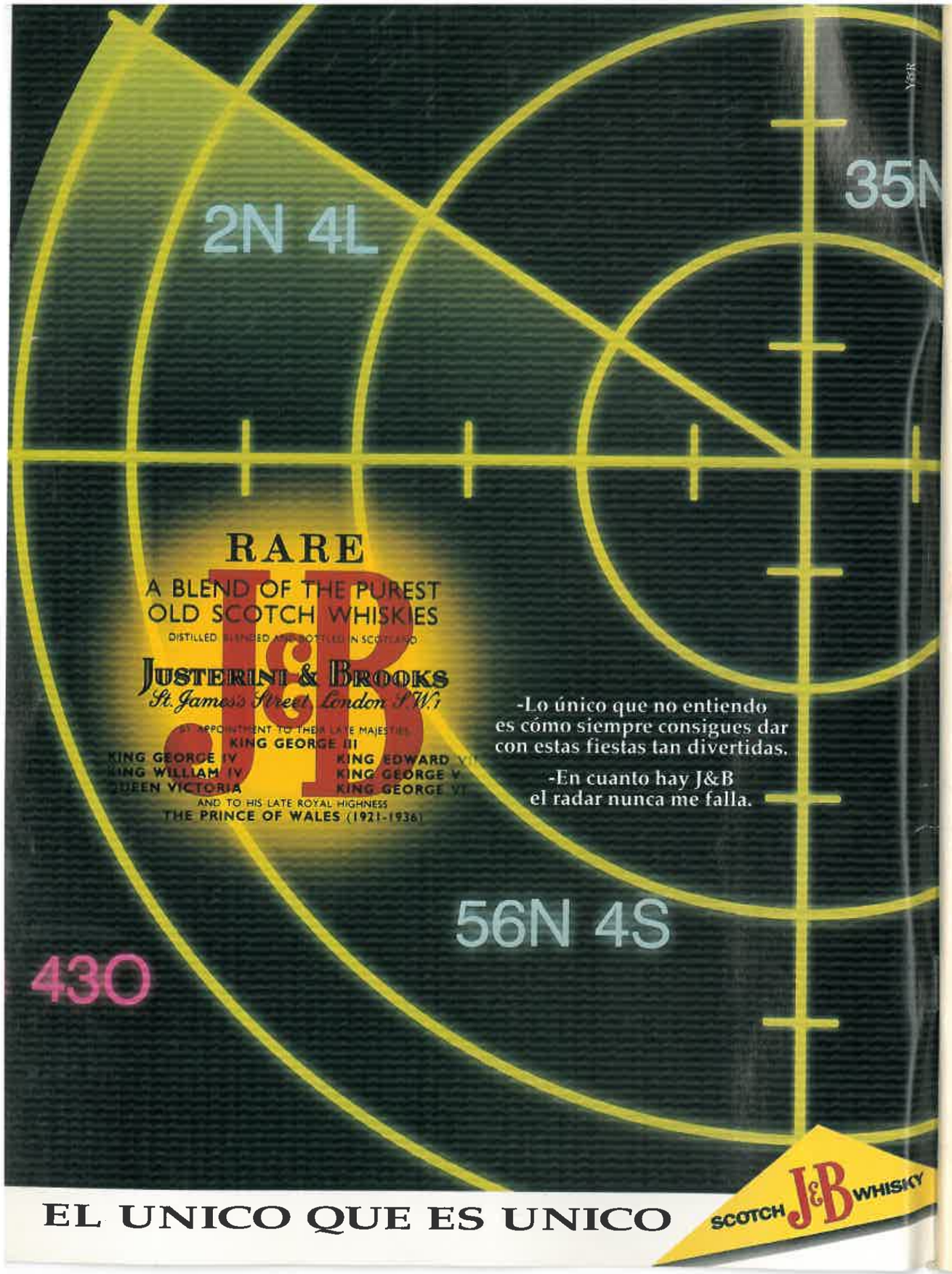
AHORRADORES DE POSTIN

AUDI A4 1.9 TDI

ARANOS: LO MAS GRANDE DE DAEWOO

NUEVO ALFA

155



ESTA SEMANA

5 **EDITORIAL**

8 **PUNTO DE MIRA**

14 **LO ULTIMO**
Nueva Furgoneta Mercedes. El nuevo modelo de Mercedes, que se fabricará en España, será la base para el monovolumen Viano.

16 **AL VOLANTE**
Rover 620 SDi. La berlina media británica incorpora ahora un motor diesel.

24 **Alfa Romeo 155, GTV y Spider.** La marca italiana presenta importantes novedades en el 155 así como sus dos nuevo deportivos.

32 **FRENTE A FRENTE**
Audi A4 1.9 TDI/BMW 318 TDS. Dos alemanes que ofrecen excelentes prestaciones con un consumo mínimo de combustible.

42 **A FONDO**
Daewoo Aranos. La marca coreana recién llegada a España presenta su modelo más grande, una berlina con gran equipamiento al mínimo precio.

50 **FUERA DE SERIE**
Lamborghini Calà. El último sueño de la marca del toro se puede convertir en el Diablo del próximo siglo.

56 **REPORTAJE**
Jornadas de automoción en el Instituto de Empresa.

59 **PRECIOS**

90 **DEPORTE**
Maserati Ghibli Cup.

94 **Toyota Team Europe.** Una visita al equipo más potente del Mundial de Rallyes.

98 **G.P. Malasia de Motociclismo.** Se repite la historia, Doohan primero y Crivillé vuelve a ser tercero.

106 **CET en Jerez.** Antonio Albacete vence en la primera carrera.

114 **JUAN BALLESTA**

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 500 escudos.

24 **Alfa Romeo presenta las nuevas versiones del 155, más seguro y deportivo.**

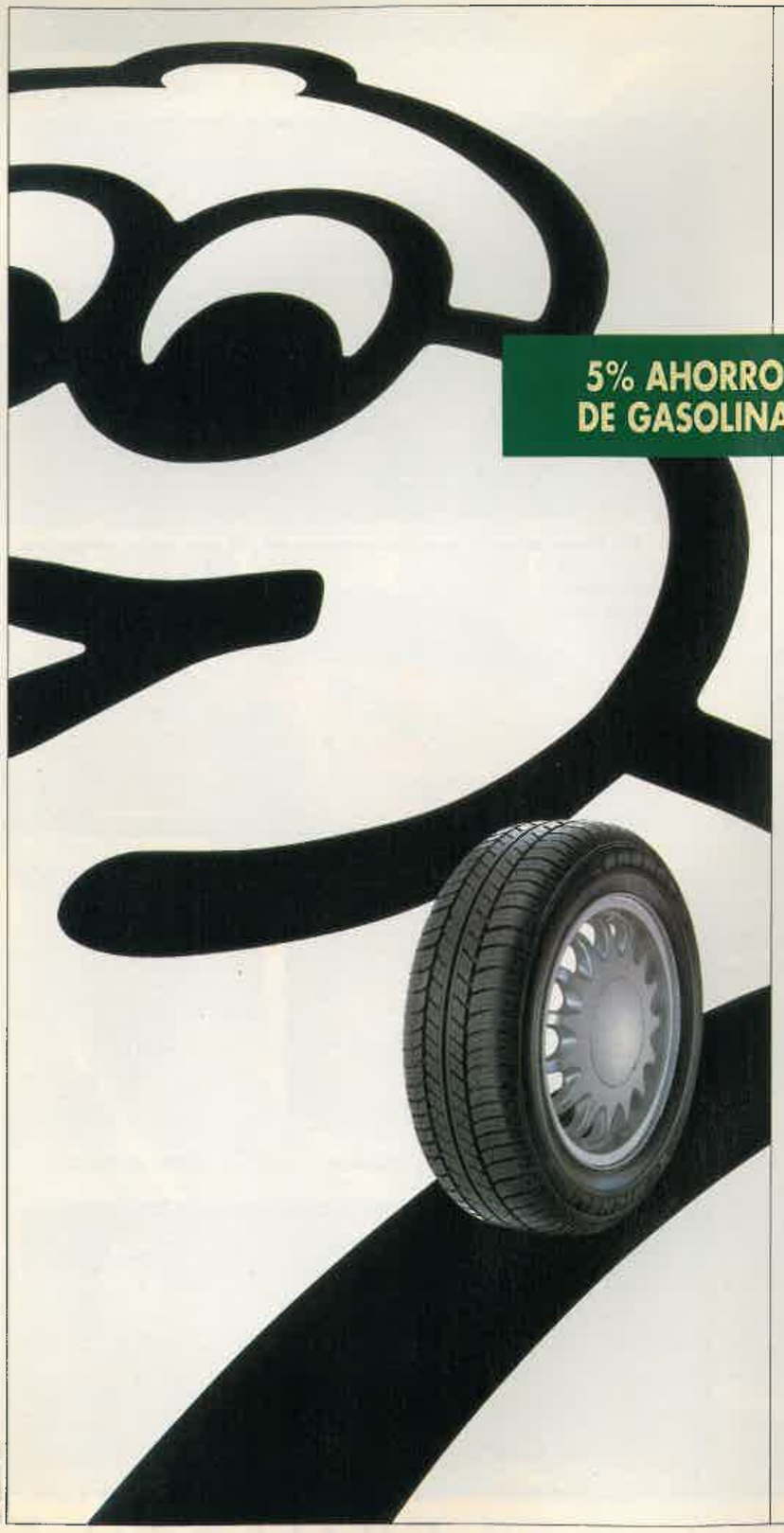
Lamborghini Calà: el Diablo del siglo XXI.

50

90 **Maserati Ghibli Cup: reverdecer laureles.**

98 **Criville, de nuevo 3º.**

94 **Toyota Team Europe, el equipo más fuerte del Mundial quiere volver a ganar.**



5% DE AHORRO DE GASOLINA CON EL NUEVO MICHELIN ENERGY.

¿Cómo se puede ahorrar gasolina con un neumático?

Con la tecnología del Neumático Verde, Michelin ha desarrollado un neumático revolucionario: el ENERGY. Además de poseer las cualidades tradicionales del neumático Michelin –agarre, duración–, el Energy permite un ahorro importante de combustible.

Una nueva mezcla de gomas y una arquitectura interior renovada y original hacen que el neumático Energy necesite menos energía para **rodar**.

Esto quiere decir que, con cada depósito, se pueden hacer 33 km más (2.500 km adicionales cada 50.000). El ahorro de gasolina supone 22.000 ptas. a los 50.000 km.* El Michelin Energy ha sido concebido para que Vd. se beneficie de la calidad que le proporciona la tecnología Michelin de vanguardia y, además, ahorre con un neumático que se autofinancia kilómetro a kilómetro.

*El cálculo está hecho comparando el consumo de un coche equipado con el neumático más vendido en Europa (el Michelin MXT) y con el Michelin Energy. Con el Energy la media de consumo fue inferior en un 5%. (Las cifras y kilómetros corresponden a un consumo medio de 8 litros a los 100 km).

NUEVO
MICHELIN
ENERGY
MENOS ENERGÍA PARA RODAR

MICHELIN®

A3 95009 2E

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 Carchenilla

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** Mª Jesús Beneit (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 Garih, 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); Mª Belén Valdehita (Cierre). Ilustraciones: Jesús Espinosa, Enrique Llorca, Enrique Ortega. Francisco Podadera (Diseño). **Autoedición:** José Mª Gómez-Morán (jefe).

Director Comercial: José de la Hoz Pérez-Pla.
Publicidad: Miguel Angel Durá, Elvira Aricha. **Cataluña:** Pep Sans Pons (director). **Norte:** Javier Ruiz de Oña.
Director Financiero: Juan Antonio Alvaro.
Personal: José Carlos Lanuza.
Suscripciones: Pepa Urizarna 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:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1º 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: SGEL. Avda. Valdelaparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

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

EDITORIAL

Jóvenes de hoy

CADA vez están más y mejor preparados. Y por fin empezamos a ser coro las voces que defendemos esta opinión frente a los que mantienen que la mayoría de los jóvenes son una banda de indocumentados e irresponsables que sólo piensan en pasarlo bien y conducir como locos los fines de semana, cargados de alcohol y otras drogas. De acuerdo que algunos son así, pero hay una mayoría que sabe divertirse sin pasarse y sin olvidar sus obligaciones.

Esto lo demuestra un reciente informe realizado por el Gabinete de Estudios Sociológicos Bernard Krief, que considera que se puede definir a 22 de cada 100 jóvenes como conductores de riesgo. Frente a este dato, también indica que cada vez son más los que acceden al permiso de conducir recién cumplidos los 18 años. A pesar de ello, el estudio incide en que son precavidos y que a la hora de comprarse un coche miran antes la seguridad que el precio, el diseño o la potencia y, además, suelen estar muy bien informados sobre las ofertas del mercado y saben muy bien qué coche quieren a la hora de decidirse por uno.

El tópico de los jóvenes como locos al volante se acaba. Cada día son menos los implicados en accidentes y más los que conducen seguro.

Tan es así, que las grandes marcas empiezan a reaccionar. La primera ha sido Renault que, en su reciente campaña del Clio, ha popularizado en la calle la palabra JASP, (Jóvenes, Aunque Sobradamente Preparados). El anuncio lo protagoniza un joven que se muestra fastidiado por un adulto que no se decide a darle una oportunidad y que, con aires de suficiencia, intenta «despacharlo» atribuyendo a Kant una cita de Séneca. El protagonista ha estudiado dos carreras, habla dos idiomas y demuestra una amplia cultura y educación. Termina por subirse a su automóvil convencido de que llegará a su meta.

Por su parte, el Director General de Tráfico, Miguel María Muñoz, también se suma a esta corriente de apostar por la juventud. Según ha manifestado recientemente, la actitud imprudente de los menores de 25 años está cambiando de forma notable. Según sus datos, el número de conductores jóvenes implicados en accidentes mortales ha descendido en estos últimos años en 4 puntos porcentuales, además de que son tan receptivos o más que el resto de la población a las campañas de la Dirección General de Tráfico, por lo que considera que sería bueno ir acabando con el tópico de la peligrosidad juvenil al volante.

Ahora sólo hace falta que las medidas defensivas de las compañías aseguradoras empiecen a ceder. Sería bueno que se mostraran más solidarias con los jóvenes conductores sin experiencia y que se buscasen fórmulas para que las pólizas no fuesen tan caras. De esta forma se podría evitar que algunos cayeran en la tentación de no asegurar su automóvil.

Claro que, en la mayoría de los casos, queda lo más importante, que es encontrar un puesto de trabajo. Ese sí que es el gran desafío al que tienen que enfrentarse y lo que, entre otras muchas cosas, les permitiría renovar el viejo y obsoleto coche sobrante que la familia pone a su disposición y que, por supuesto, no sólo tiene problemas de mantenimiento sino que, además, es inseguro.

ANGEL CARCHENILLA

SEMÁFOROS

En la tarde del 29 de marzo, 10 vehículos volcaron en la autopista del Mediterráneo, en la zona del Vendrell, a causa del viento. De ellos siete eran caravanas. Según la empresa concesionaria, cada año vuelcan por el viento entre 25 y 40 vehículos, la mayoría caravanas. Esta situación de peligro no es contemplada por las autoridades de tráfico, que no limitan la circulación por el viento, contrastando con la severidad con que se cortan las carreteras a causa de la nieve, menos peligrosa para el vehículo implicado y para los que circulan en sus proximidades.

En esta ocasión, nuestra felicitación tiene carácter personal. No queremos dejar pasar la oportunidad de felicitar a Angel Pardo, responsable de Comunicación en Michelin, que ha decidido cambiar una de las casillas de su DNI; aquella de «estado civil», que nunca hemos entendido lo de civil. ¿Es que hay acaso bodas militares? El bueno de Angel ha decidido casarse y nos ha dejado plantados en el primer rallye del año. ¡Que no se vuelva a repetir ninguna de las dos cosas! Y los mejores deseos de felicidad de tus amigos y casi compañeros, de esta casa.

NUEVO BMW 323I

BMW tapa huecos

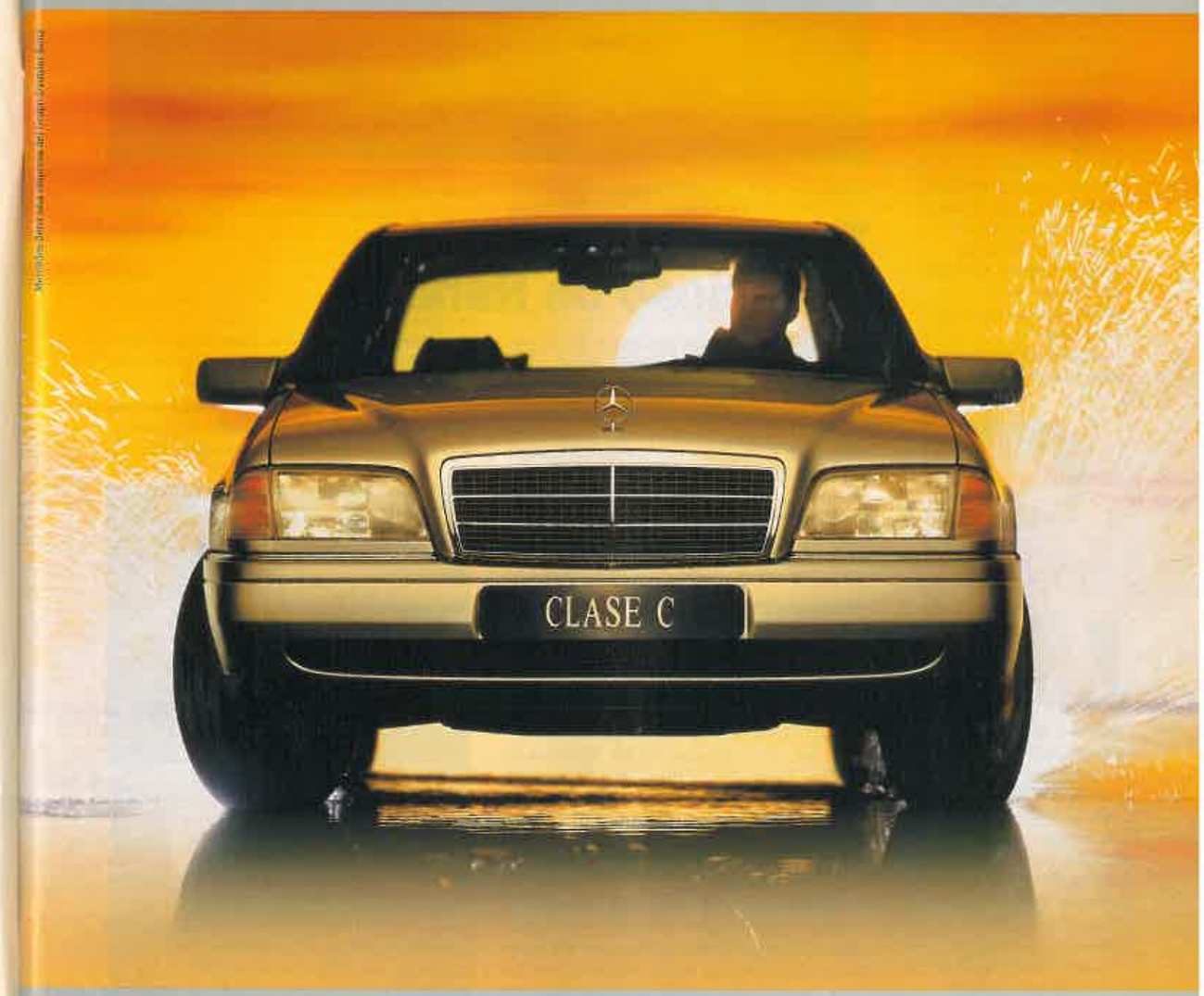
LA reciente aparición del BMW 328i ha dejado la Serie 3 de BMW un tanto descompensada, por lo que los responsables de la firma bávara han decidido repescar una legendaria denominación y lanzar un 323i. Este modelo, que desapareció de los catálogos de BMW allá por 1984, vuelve a la carga con la misión de rellenar el escalón entre los 150 caballos del 320i y los 193 del 328i. Nada más ni nada menos que 170 caballos desarrolla el nuevo 323, en el cual se ha conseguido así mismo una excelente cifra de par máximo: 25 mkg. a 3.950 revoluciones por minuto. La velocidad máxima anunciada por el fabricante es de 227 kilómetros por hora, mientras que la aceleración de cero a 100 kilómetros por hora es de 8 segundos. Este motor estará disponible en carrocería de berlina de cuatro puertas y coupé de dos, pero su llegada a los concesionarios no está prevista antes del mes de junio.

NUEVO MODELO DE CHRYSLER

El Stratus ya tiene precio

CHRYSLER acaba de dar a conocer los precios de su nuevo modelo en la gama española; el Stratus. La gama se inicia con el Stratus 2.0 LX, que incorpora el motor de cuatro cilindros semejante al que monta el Neon y que cuesta 3.728.799 pesetas, IVA incluido. Esta versión puede completar el equipamiento con los asientos de cuero (250.000 pesetas) y la pintura metalizada (41.340 pesetas). Entre el equipamiento de serie hay que destacar el doble airbag. El siguiente escalón lo ocupa el Stratus 2.5 LE, con un precio de 3.849.279 pesetas, cuyo gran equipamiento se puede completar sólo con las llantas de aleación (85.000 pesetas) y la pintura metalizada. Por último está el Stratus LX, con un precio de 4.178.143 pesetas, un nivel de equipamiento sobresaliente y con las mismas opciones que la versión 2.0: asientos de cuero y pintura metalizada.

Vitamina C.



▶ Para no pensártelo más, la Clase C. Ahora el más joven de Mercedes te va a convencer. Con motores multiválvula de hasta 280 CV, y toda la seguridad y carácter de un Mercedes. Y es que Mercedes-Benz cada vez se adapta mejor a la vitalidad de tu forma de ser. Pura vitamina. Ven a probarlo a tu Concesionario Oficial.

▶ **Desde 4.390.000* ptas.**

Mercedes-Benz

* IVA e impuesto de matriculación incluidos

RENAULT: 90.000 MILLONES DE BENEFICIOS

Louis Schweitzer, presidente de Renault, ha presentado el balance del ejercicio 1994, en el que destacan unos beneficios netos de 3.636 millones de francos (90.900 millones de pesetas). En el ejercicio anterior, los beneficios habían sido de 1.071 millones de francos. Este importante incremento de los beneficios ha permitido eliminar su endeudamiento externo, (que sumaba 7.851

millones de francos) comunicado con gran satisfacción por el presidente, en una multitudinaria rueda de prensa.
La cifra de negocios ha alcanzado 178.537 millones de francos (4,46 billones de pesetas), con un incremento del 5,15 por ciento respecto al año anterior.
Las inversiones en el ejercicio 94 se han elevado a 16.050 millones de francos, de los cuales, 7.707 corresponden a Investigación y Desarrollo, una cifra incrementada en cerca de 1.000 millones de francos respecto al año anterior.

A POCOS KILOMETROS DE PARIS

Tecnocenter, lo más ambicioso de Renault

RENAULT acaba de presentar el proyecto más ambicioso de cuantos acomete en la actualidad: el Tecnocenter. Un gigantesco conjunto de edificios, sobre una superficie de 100 hectáreas, en el que se llevará a cabo todo el trabajo de diseño, investigación y ensayos de nuevas tecnologías, que van a suponer una inversión de 6.400 millones de francos (160.000 milones de pesetas) y que estará finalizado en 1998.

El proyecto nació como necesidad, tras una profunda reflexión sobre los métodos de nacimiento, análisis y ensayo de nuevos modelos. El tiempo empleado en el desarrollo, actualmente de 58 meses, es excesivo por los costes y por la competencia. Pero para reducirlo, hasta 38 meses (previsto para el 2000), era necesario modificar toda la estructura jerárquica y operativa, así como muchos de los métodos de trabajo. Para ello, lo mejor era diseñar un complejo técnico en el que se agrupasen las áreas implicadas, que trabajarían con los nuevos métodos de organigramas circulares. Nacía así la idea del Tecnocenter.

Las inversiones necesarias eran de tal naturaleza que el equipo de Schweitzer decidió crear un *pool* bancario, que aportasen 5.600 millones de francos, mientras Renault invertía el resto, pagando por utilizar las instalaciones y con el derecho de recompra transcurridos unos años. Pese a todo, el negocio es excelente. Se calcula que, cuando sea operativo, proporcionará unos ahorros de más de 1.000 millones de francos por cada nuevo coche lanzado al mercado, que puede hacerse cada año.

En 1994 comenzaron las obras, en las que intervienen 20 empresas constructoras, dirigidas por 10 arquitectos, 300 directores de obra y 2.000 obreros, que emplearán 25 millones de horas de trabajo. Al margen de un exquisito cuidado con el medio ambiente, el conjunto consta de tres grandes edificios. Un edificio «Avanzada» con todos los servicios administrativos; un «Centro de prototipos» donde se construirán y ensayarán los nuevos modelos y que puede ser inaugurado en este mismo año; y un tercer bloque, bautizado como la «Colmena», en el que se ubicarán los elementos de dirección, ingeniería y diseño.

En el Tecnocenter trabajarán 7.300 personas y se ha ubicado en una zona estratégica para que los desplazamientos del personal sean lo más reducidos posibles. De todas maneras, se encuentra enclavado en una ciudad de diseño, al sureste de París y admirablemente bien comunicada.

VENDIDA POR BUGATTI

Lotus, comprada por Benetton

EL mundo de la automoción ha sido sorprendido por el anuncio oficial de la venta de Lotus, en una operación de ingeniería financiera a varias bandas, en las que intervienen empresas de medio mundo.

Romano Artioli, que había comprado Lotus a General Motors a finales de 1993, acaba de vendérselo a un grupo, denominado «21 Invest International Holding Ltd», formado al 50 por ciento por Benetton y British TWR y cuya cabeza visible es Andrea Bonomi, un joven de 30 años, nieto de Carlo Bonomi, el corredor de off-shore que convenció a los Benetton para entrar en la Fórmula 1. British TWR es la empresa de Tom Walkinshaw, que también se dedica a construir coches superdeportivos, como el Jaguar.

Según ha trascendido, el importe de la venta de Lotus ha sido de 60 millones de dólares (7.750 millones de pesetas). Una firma dedicada a la construcción de coches superdeportivos (el pasado año vendió 710 unidades), con 985 trabajadores y que el pasado año facturó 50 millones de libras gracias a sus acreditados trabajos como consultora de ingeniería, obteniendo unos beneficios de más de 5 millones de libras.

Una de las razones de la venta de Lotus es para financiar el Bugatti B112, un proyecto que exige cifras astronómicas de inversión y que Artoli no está dispuesto a dejar dormir en un cajón.

La incorporación de la tradicional marca de Colin Chapman a la órbita de Benetton y Walkinshaw crea un *pool* de empresas de alta tecnología del automóvil, con ramificaciones en la Fórmula 1, de enorme interés. Entre los proyectos de Lotus para un futuro inmediato está el lanzamiento de un nuevo deportivo, a lo largo de 1996.

De buena fuente

Nuevo carné de conducir

La Comisión Europea va a proponer un nuevo carné de conducir, común a todos los países miembros de la UE. Con un formato igual al de una tarjeta de crédito, incorporará también una banda magnética en la que se grabarán los datos del conductor. Este sistema permitirá la puesta en marcha del sistema de puntos, ya implantado en Francia. Las mayores dificultades para la unificación del permiso de conducir se dan en Gran Bretaña, único país en el que no figura la fotografía del titular y que tendrá que adoptar el actual o el futuro carné comunitario antes del 31 de diciembre de 1997.

Artioli vende Suzuki Italia

En el corto espacio de dos semanas, Romano Artioli no sólo ha vendido Lotus, sino Suzuki Italia. La familia Artioli se ha desprendido de la concesionaria Autoexpo, que distribuye Suzuki y Maruti en Italia. No se ha hecho público el montante de la operación, pero viene a sumarse a la inyección financiera que va a recibir el propietario de Bugatti. En estas mismas páginas se informa sobre la compleja operación internacional de venta en que se ha visto envuelto Romano.

Calvet se enfada con la prensa

Le ha sentado muy mal a Jacques Calvet ver en algún medio informativo las fotos del futuro Citroën AX. Tanto es así, que ha decidido cambiar su aspecto externo para dar en las narices a quienes se han aventurado a sacar las fotos. Con la pataleta de Calvet, el proyecto se ha retrasado un par de meses.

El Peugeot 506 mostrado a los ejecutivos.

Esperemos que en esta ocasión no se lo tome a mal el gran jefe de PSA. Porque dentro de pocos días, un grupo de altos ejecutivos de Peugeot se va a desplazar a Mortefontaine, en los alrededores de París, para tomar contacto con los primeros 506. Una de las cosas que tendrán que decidir pronto es el nombre definitivo de este sustituto del 405.

Motores diesel de Rover para Honda

Pese a la ruptura de los acuerdos entre Honda y Rover, continúa el intercambio tecnológico. Prueba de ello es que el nuevo motor turbodiesel de inyección directa de la Serie 600 va a ser utilizado por Honda para el Accord y el Civic berlina.

COCHES AL TREN

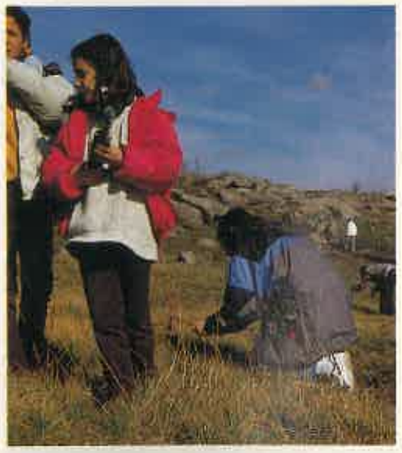
Durante el pasado año, Renfe transportó 417.317 automoviles, lo que supone un incremento del 40 por ciento respecto al año anterior.
La compañía española está asociada al consorcio CIA, integrado por distintas compañías de ferrocarril, que en el pasado año transportaron más de 2,3 millones de automóviles por toda Europa, alcanzando el 40 por ciento del total de automóviles nuevos transportados por ferrocarril.
Para dar una idea del volumen del flujo de estas mercancías,

baste decir que 55 trenes diarios, transportando cerca de 10.000 coches cada jornada, se desplazan por las vías europeas. A lo largo del año, el consorcio CIA, integrado por 15 compañías ferroviarias, ha utilizado 13.200 trenes con más de 20.000 vagones portaautomóviles.

PRIMERA SALIDA ARBRE VERD, LAND MOTORS CLUB

Todoterreno ecológicos

EL pasado sábado 11 de febrero, convocada por Land Motors, concesionario oficial Land Rover en Barcelona, se celebró la 1ª Salida Arbre Verd 4x4. En ella, tras una ruta a través de pistas forestales de las comarcas del Bagés y el Berguedá se realizó una reforestación a pequeña escala en una zona cercana a Gironella (Berga), afectada por uno de los devastadores incendios del pasdo verano. Los casi cien participantes plantaron más de 500 ejemplares de pino blanco y piñonero. En este acto, en el que quedó patente el respeto y amor por la naturaleza de los usuarios de los todoterreno Land Rover, contó con la autorización y el apoyo del Departament de Medi Ambient de la Generalitat y de todos los propietarios de finca particulares por donde transcurría la ruta.



NISSAN

El nuevo Sunny se llamará Almera

NISSAN presentará en el próximo Salón de Francfurt, en el mes de octubre, su nuevo modelo, sustituto del actual Sunny. Se trata de un coche totalmente nuevo y hasta la denominación cambia, y se llamará Almera. Se trata de un modelo clásico del segmento C, competidor directo de coches del estilo del Ford Escort, Renault 19, etcétera. Inicialmente el coche se comercializará con motores multiválvula de 1.4 y 1.6 de gasolina y 2.0 en diesel. Como novedad incorporan el eje trasero MLB, que también monta el Nissan Maxima QX. Así mismo, tal y como ocurría con el Sunny, el Almera se comercializará con carrocerías de 3, 4 y 5 puertas.

CONCURSO VOLVO SOBRE SEGURIDAD

Una vez más, ya van cuatro, se va a elegir el Conductor más Seguro de Europa. Un concurso organizado por Volvo, marca muy concienciada desde siempre en temas de seguridad y que tendrá final europea en Austria los días 16, 17 y 18 de junio. Como otros años, el concurso empieza con la selección en España de los 45 participantes que más preguntas acertadas han contestado. No deja de sorprender que tan sólo 14 personas, entre más de 5.000 cartas recibidas, fueron las que acertaron las ocho preguntas del cuestionario. Estos 45 concursantes se someten a unas pruebas clasificatorias dinámicas en el circuito del Jarama. De sortear conos (el tirarlos penaliza) en pavimento mojado y muy resbaladizo con coches Volvo con y sin ABS; de pruebas de frenado en

donde se mide la velocidad de entrada, siempre sin tirar conos; o de medir el recorrido más rápido en un *skid car*, han salido los cuatro finalistas españoles. Este año Joaquín Navarro, Manuel Rodríguez, Esteban Rojo y Miguel Cortés, junto con los finalistas de otros países, podrán optar al premio, un Volvo 850. El *skid car* es un divertido y difícil vehículo al que le han sustituido las ruedas traseras por unas de dimensiones ridículas. El efecto es de adherencia mínima y parecida a la de circular por hielo. Controlarlo no es tarea fácil.

MUSICA SOBRE RUEDAS

Alberto Cortez y Facundo Cabral, argentinos de vocación universal, decidieron hace algún tiempo unir sus fuerzas sobre el escenario en un espectáculo, convertido ahora en disco, titulado «**Lo Cortez no quita lo Cabral**» (EPIC 478533 2). Es una colección de canciones, monólogos y diálogos en el que los dos cantantes no tienen otro acompañamiento que el del piano de Ricard Miralles, que completa el trío tanto en directo como en disco. Album generoso en tiempo, más de 70 minutos, con momentos mágicos en lo musical y con toneladas de talento en la parte hablada. Escuchado en el coche se logra una doble sensación: la del ambiente del espectáculo, que en estas fechas se presenta en España, y la de un programa de radio, al alternar, sabiamente, las raciones musicales y dialogadas. Excelente recordatorio si se ha visto en el teatro y toda una revelación si se llega a él a través de su parte audiovisual.

Tanita Tikaram fue toda una revelación cinco años atrás, que pareció desvanecerse como azucarillo en agua después de una aparición estelar. Lo intenta de nuevo con el que es su quinto o sexto álbum, «**Lovers in the city**» (East West 98804 2) donde su grave voz y su melancólica forma de componer brillan de nuevo, aunque quizás no a la altura de antaño. Tanita, multiétnica en sus orígenes raciales, no aprovecha esa herencia cultural y se centra en una línea de cantautora que puede llegar a sonar deprimente en algunos pasajes del disco. Así que cuidado con el ánimo con que lo pongamos en el coche porque pese a la belleza de su trabajo, puede producir un bajón emocional

La Billo's Caracas Boys es una de las instituciones de la música venezolana y en «**Mejor que nunca**» (Manzana PLCD-186) celebran sus primeros 50 años de historia con un disco que es resumen de sus mejores temas bailables (cumbias, vallenatos y merengue). La orquesta fue creada en Santo Domingo pero es típicamente venezolana y está considerada como una de las mejores formaciones latinas del mundo. De hecho, esta grabación ha sido considerada, prácticamente, como la música oficial de los pasados carnavales tinerfeños, lo que da idea de su alegría y dinamismo. Quizás sea un buen complemento con el disco anterior, para alternar subidas y bajadas de moral. Por si acaso, llévenlos siempre juntos.

Carmel es el nombre de un trío, pero también de su voz solista, Carmel McCourt, pionera en eso que se llamó soft jazz y que con el tiempo derivó en new age. «**World's gone crazy**» (East West 99155 2), su último disco, confirma la extraordinaria calidad de su vocalista, la finura instrumental del grupo y la perfección del trabajo colectivo en nueve canciones que son otras tantas obras de orfebrería. Como curiosidad, y para sorpresa de muchos, diremos que el noveno corte del disco: «If you don't come back» es la adaptación del «Si tu no vuelves» de Miguel Bosé. Para que luego presuman otros de éxito internacional.

JOSÉ RAMON PARDO

MAS TOYOTAS EN INGLATERRA

Tras el Carina, en producción desde 1993, la planta de Toyota en Burnaston va a comenzar a fabricar el modelo Corolla, con una producción de 100.000 unidades anuales, destinados a todos los mercados europeos. La venta de los nuevos

SE LLAMA ARIA

Nuevo R-19 cabrio

SE acaba de poner a la venta, a un precio total de 3.380.000 pesetas, una versión del R-19 Cabriolet bautizada Aria y que incorpora importantes elementos de equipamiento: elevalunas eléctricos individuales, con mando centralizado, sistema de apertura de puertas por mando de infrarrojos, con antirrobo, por código en el mando. Retrovisores térmicos regulables desde el interior. Reglaje en altura y apoyo lumbar del asiento del conductor. Nuevos revestimientos en terciopelo y tapicerías.

Como opción, puede solicitarse el airbag del conductor (74.500 pesetas), el aire acondicionado (173.000 pesetas) y el ABS (173.000 pesetas).

EN MADRID EN JUNIO

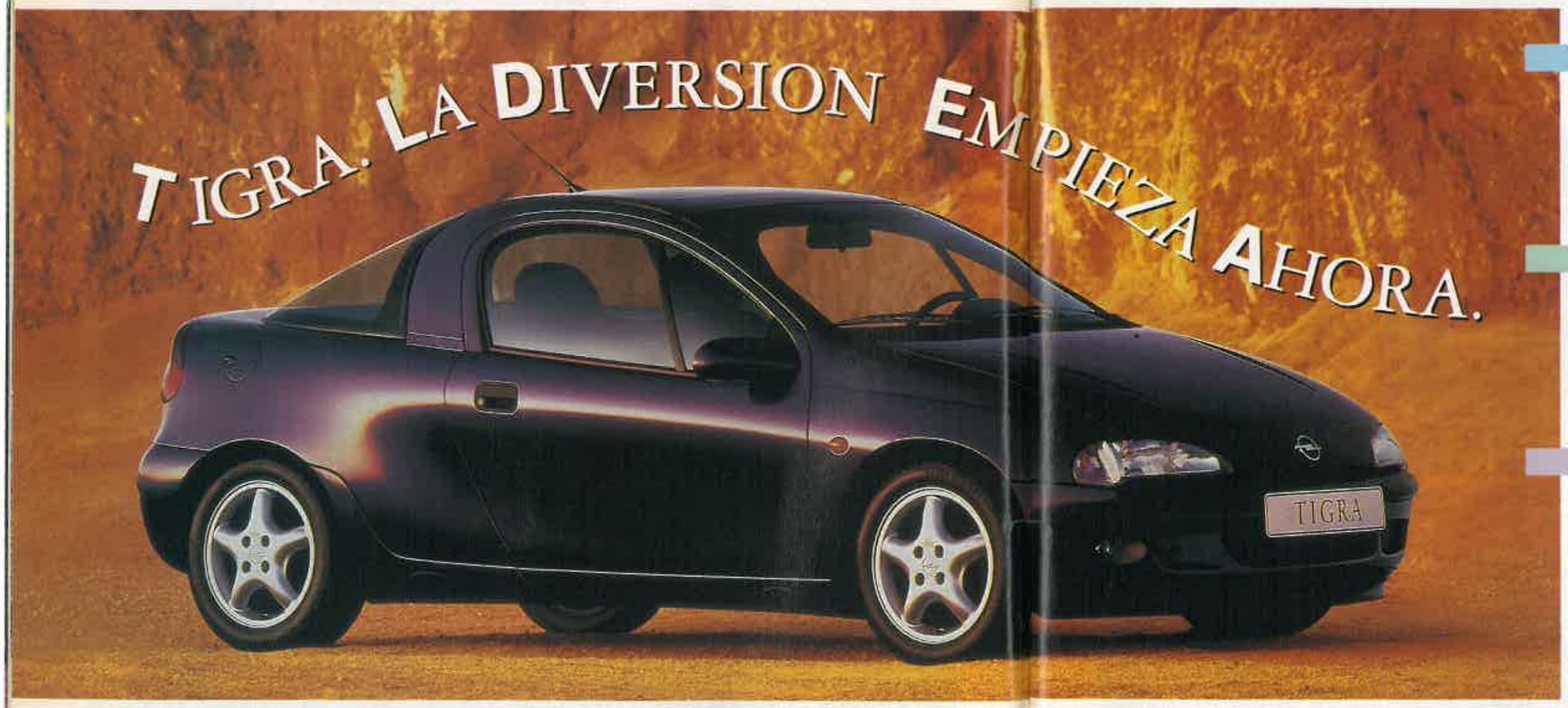
3ª Edición de Motortec

ENTRE el 8 y 11 de junio tendrá lugar en el Parque Ferial Juan Carlos I, la tercera edición del salón de Equipos y Componentes para Automoción. Un certamen profesional que cada año va incrementando su importancia, como lo demuestra el hecho de que, para la edición 1995, se han contratado ya 24.000 metros cuadrados de exposición, con 500 expositores y se espera alcanzar los 35.000 metros cuadrados si puede habilitarse un nuevo pabellón.

Los sectores representados en Motortec son: recambios y accesorios, neumáticos, car-audio, equipos de garaje y taller, equipos para estaciones de servicio, chapa y pintura y lubricantes. Contará también con pabellones oficiales de diferentes países, como Francia, Portugal e Italia...

OPEL REFUERZA SUS INVERSIONES EN HUNGRIA

La factoría de Opel en Szentgotthard, en Hungría, se ha convertido en una pieza clave en la logística de la compañía, al suministrar los nuevos motores de la familia Ecotec, de 1.400 y 1.600 centímetros



Corolla fabricados en gran Bretaña se iniciará en la segunda mitad de 1998.

ALMUSAFES DESCARTADA

El Ford/Mazda se fabricará en Gran Bretaña

EL modelo fabricado por Ford para la firma Mazda se producirá en la planta de Dagenham, en el Reino Unido. Aunque la factoría valenciana de Almusafes contaba con alguna posibilidad, lo cierto es que la decisión de traer a España el modelo KA ha inclinado la balanza a favor de Dagenham. El modelo que se fabricará en Gran Bretaña es una extrapolación del Fiesta, que se comercializará con la marca Mazda, cuyo 25 por ciento del capital está suscrito por Ford Motor Company. Esta operación va a permitir a la red comercial de Mazda en Europa el vender automóviles de pequeño tamaño sin cupos negociados. Se fabricarán 25.000 unidades anuales, destinados a los mercados continentales

BARCELONA

Aparcamientos a medida

LOS aparcamientos municipales de Barcelona se están reconvirtiendo dada la competencia de los propios parquímetros del ayuntamiento. En ambos el pago va en función del tiempo transcurrido, pero a los primeros se les reprocha, con razón, que las fracciones sean excesivamente largas: una hora. Para remediarlo, en los de nueva construcción y otros que se remodelan, se ha establecido un lapso de tiempo mucho más acorde a la necesidad: 15 minutos. Rectificar, aunque sea acuciados por la necesidad, es de sabios.

cúbicos y 16 válvulas. Recientemente se han invertido 23.644 millones de pesetas para incrementar la producción hasta 460.000 motores anuales, destinados al Corsa, Tigra y Astra.

En el moderno salpicadero destaca la nueva palanca de cambios y su ubicación, al estilo de los nuevos monovolúmenes. La única puerta lateral trasera es corredera.

YA RUEDA EL NUEVO MERCEDES ESPAÑOL

SE PRESENTARA A FINALES DE OCTUBRE

Hemos sorprendido al nuevo furgón de Mercedes en sus últimas pruebas. Sustituye al MB100, se llamará City Transport y será la base del monovolumen Viano que aparecerá en el 96.

A finales de octubre será presentado oficialmente en España, se fabricará en la planta que Mercedes tiene en Vitoria y servirá de base para el nuevo monovolumen de la firma alemana, el Viano. Se trata de la versión industrial que sustituirá al MB 100 y aunque por ahora recibe el nombre clave de TO, su nombre definitivo será casi con toda seguridad el de Mercedes City Transport. Como puede apreciarse en las fotos espía realizadas en la ciudad de Vitoria, habrá versiones mixtas dotadas de una gran superficie acristalada. En el cuadro de instrumentos destaca la posición de la palanca de cambios, siguiendo las nuevas tendencias, y también la doble bandeja portaobjetos de gran capacidad en el lado derecho. El sustituto de la MB100 contará con motores diesel y turbodiesel de inyección directa y en gasolina se ofrecerá entre otros un motor de 2,3 litros de cilindrada y 150 caballos de potencia. En 1996 se comercializará el monovolumen Viano cuyos interiores, mucho más cuidados, se corresponderán con los de la Clase S, es decir lujo, acabado excepcional y comodidad a raudales. Algunas versiones altas del Viano contarán con motores V6 de Volkswagen adaptados a la filosofía Mercedes. Y cuando la producción esté a pleno rendimiento se producirán unos 60.000 coches entre la furgoneta y el monovolumen, de los cuales sólo 8.000 llevarán tecnología Volkswagen.

El aspecto de la nueva Mercedes City Transport, sustituta de la exitosa MB100, está definido totalmente. Su presentación internacional se llevará a cabo en octubre.

A.M.

ROVER 620 SDi

Diesel made in England

La marca inglesa Rover amplía su oferta en motores diesel con un nuevo propulsor realizado íntegramente por el grupo y que inicialmente se incorpora a la Serie 600, la única que hasta ahora no disponía de ninguna versión alimentada por motor de gasóleo.

El nuevo Rover mantiene sus excelentes condiciones de buen andarín. El motor diesel permite conseguir una gran autonomía.

EL 620 SDi, pues así se llama el nuevo modelo, está ya en los concesionarios de Rover a un precio francamente atractivo; 3.469.000 pesetas. En este precio se incluye un equipamiento en el cual no falta casi nada. El airbag para el conductor, el sistema antibloqueo de frenos y el aire acondicionado son elementos de serie en el nuevo modelo y tan sólo se echa en falta el airbag para el acompañante, que hoy por hoy no está disponible ni como opción. Si se tiene en cuenta que el Rover 620 SDi es un coche de 4,65 metros de largo con una excelente amplitud interior y un buen maletero, resulta evidente su privilegiada posi- ◆◆◆

El nuevo motor ocupa la totalidad del vano. La tecnología aplicada en el nuevo modelo inglés es la más avanzada del momento.

NUEVO FIESTA PORTO

PORTO

Embárcate en algo sorprendente. Todo lujo de detalles a bordo. La máxima seguridad en exclusiva para ti. Un inmenso paisaje tecnológico por descubrir. Entra en el nuevo Fiesta Porto. Tu nuevo rumbo. ***Equipamiento:*** *Doble airbag. Estructura reforzada. Barras de protección lateral. Volante de bajo impacto. Dirección asistida. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Radiocassette con frontal extraíble. Inmovilizador electrónico antirrobo SECURIFORD.* ***Fiesta. Nunca dejará de sorprenderte.***

Información y prueba en el 900 51 51 51.

Ford

Doble airbag

Inmovilizador Electrónico Antirrobo SECURIFORD

Dirección asistida

Radiocassette

Externamente, el nuevo modelo se diferencia de sus hermanos de gama únicamente por el anagrama trasero.

ción en el competido segmento de las berlinas diesel.

Al margen de cuestiones comerciales, el nuevo modelo destaca por disponer de un motor totalmente nuevo desarrollado íntegramente en el seno del grupo Rover, donde las experiencias obtenidas con los motores diesel en los Land Rover han sido fundamentales. El nuevo propulsor tiene una cilindrada de 1.994 centímetros cúbicos y desarrolla 105 caballos de potencia, por lo que se sitúa ligeramente por encima de sus competidores más directos en este aspecto. Este motor cuenta con tecnología de inyección directa, es decir, que los inyectores introducen el combustible directamente en la cámara de combustión, en lugar de en una precámara como es normal en los motores diesel convencionales. La sobrealimentación se realiza mediante un turbocompresor Garret GT 15 que sopla a una presión máxima de un bar. La mezcla se refrigera en un intercambiador de calor y la calidad de la lubricación se ve garantizada en todo momento por un radiador de aceite.

Pero, sin lugar a dudas, lo más interesante de este motor es su sistema de alimentación gestionado electrónicamente. La bomba de inyección tiene un control electrónico de forma que entre el pedal del acelerador y la bomba no hay unión mecánica, sino electrónica. Esto permite obtener unos consumos real-mente bajos. El fabricante ha homologado unas cifras absolutamente impresionantes; 5,5 litros cada 100 kilómetros a 120 y nada más ni nada menos que 4,0 litros a 90 kilómetros por hora. Estas cifras oficiales permiten aventurar un consumo en utilización normal por debajo de los seis litros.

En la primera toma de contacto con el 620 SDi hemos podido comprobar que que el funcionamiento de este motor es sumamente brillante. El coche acelera de cero a cien en menos de 12 segundos y tiene una velocidad máxima de 185 kilómetros por hora, cifra muy verosímil, ya que durante el recorrido de pruebas el velocímetro de nuestra unidad se asomó a los 200. Las aceleraciones permiten rodar a buen ritmo y el escalonamiento del cambio es apropiado para el tipo de coche. Los adelantamientos se realizan con soltura y seguridad.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado por correa. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.994 ma: 105 CV a 4.200 rpm. Par máximo: 21,4 Mkg a 2.000 rpm. Alimentación: inyección directa electrónica. Combustible: Gasóleo **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. **DIRECCION:** Sistema: de cremallera asistida. Vueltas de volante: 3,1 **FRENOS:** Delante: discos ventilados (260 m.m. de Ø). Detrás: discos ventilados (260 m.m. de Ø). ABS: de serie. **SUSPENSION:** Delantera: Independiente de doble triángulo. Trasera: independiente. **RUEDAS:** Neumáticos: 185/65 HR 15. Llantas de acero de 5,5J x 14 pulgadas. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en vacío: 1.385 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros. **PRESTACIONES Y CONSUMOS:** Aceleración 0-100 km/h: 11,8 s. Velocidad máxima: 185 km/h. Consumo urbano: 5,8 l/100 km. A 90 km/h:4,0 l/100km. A 120 km/h: 5,5 l/100 km.

Si no existiera el Golf... ¿quién marcaría el camino?

Si no existiera el cielo... ¿adónde podríamos mirar? ¿Cuál sería nuestra referencia? ¿Hasta dónde podríamos subir? ¿Dónde estaría nuestro techo? ¿Cómo de alto podríamos volar...?
Si no existiera el viento... ¿con quién podríamos medirnos? ¿A quién intentaríamos batir? ¿Cuál sería nuestro competidor? ¿Qué podría frenarnos? ¿Contra quién correríamos...?

Y si no existiera el Golf... ¿en qué coche pensaríamos cuando pensamos en un coche? ¿Quién habría inventado las siglas GTI? ¿Qué miraríamos por la calle? ¿Cómo conoceríamos el placer de conducir? ¿Para qué ahorraríamos? ¿No sería aburrido ir en coche? ¿Para qué servirían las curvas? ¿Cuál sería nuestra obsesión? ¿Qué coche saldría en los anuncios? ¿Y en las películas...? Y sobre todo... ¿quién marcaría el camino?

Volkswagen Golf GTI

TANDEM DDB NEEDHAM CAMPMANY GUASCH

La incorporación del motor diesel, lógicamente más pesado que un motor de gasolina, ha supuesto un incremento de peso de casi cien kilos, lo cual prácticamente no ha afectado al comportamiento del coche, que sigue mostrando un buen andar.

En cuanto al nivel de ruidos y vibraciones, el 620 SDi mantiene el tipo. No diremos que sea su punto más brillante, ya que el sonido del motor se deja oír con nitidez pero sin llegar a ser molesto. En cuanto a las emisiones de escape, gracias a la incorporación de un catalizador de oxidación y a un sistema de recirculación de gases de escape, se consigue un bajo nivel de emisiones, muy por delante de la normativa que entrará en vigor dentro de dos años.

Todo esto hace del nuevo Rover un coche muy interesante, que va a presentar una dura batalla a coches de la talla del Audi A4 1.9 TDi o el BMW 318 TDS. Las expectativas de ventas de Rover en España son de 800 unidades en lo que queda de año, para alcanzar las 1.000 unidades en el próximo ejercicio. Estas previsiones parecen excesivamente aquilatadas, ya que la bondad del modelo y la tendencia al alza de las ventas de turismos diesel pueden hacer subir esta cifra. Rover ha aprovechado esta ocasión para presentar su campaña de Compromiso-Servicio para sus clientes de Rover y Land Rover. Una campaña a la cual se ha adherido la mayoría de la red de la marca, mediante la cual el concesionario se compromete a ofrecer una serie de servicios a sus clientes tales como: un vehículo de cortesía totalmente gratis si no se cumplen los periodos de entrega establecidos, un horario de 11 horas al día, lavado gratuito en todas las operaciones, un servicio de urgencia de 24 horas y un servicio de seguimiento telefónico para comprobar la total satisfacción de los clientes. Todo esto sin repercusión en el precio.

VICTOR PICCIONE

ROVER 400: MAS ROVER QUE NUNCA

A finales del próximo mes de abril Rover va a presentar al sucesor del actual Rover 400. Se trata de uno de los últimos frutos de su anterior relación con Honda, ya que el nuevo Rover emplea la plataforma del Honda Civic de cuatro puertas. No obstante las diferencias entre este modelo, que ha sido descubierto en su fase final de pruebas, va a tener bastantes más diferencias que las que en su día tenían el Honda Concerto y los Rover 200-400. Para empezar, toda la gama de motores va a ser genuinamente Rover y empleará sus motores de la serie K con cilindradas de 1.4, 1.6 y dos litros. Así mismo se contará con una versión diesel que empleará el mismo motor

L que se utiliza en el Rover 620 SDi. Tan sólo las versiones con cambio automático dispondrán de un motor de origen Honda, para poder aprovechar la caja automática del fabricante nipón.

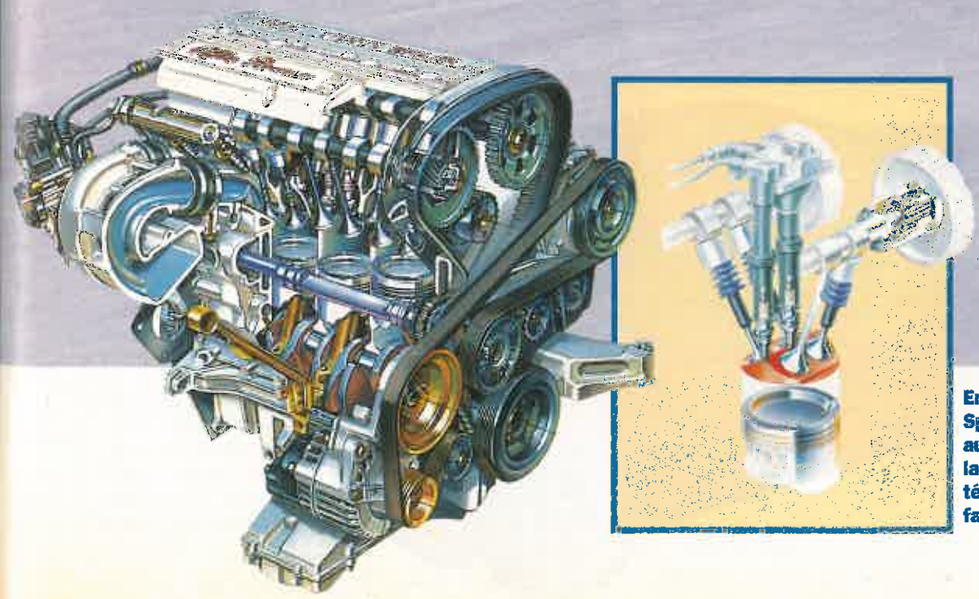
MOMO - EL ESTILO INCONFUNDIBLE.

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

momo

Esta primavera va a estar marcada por las novedades Alfa Romeo. Por una parte los nuevos GTV y Spider, por otra la interesante renovación de los 155, cuya llegada a los concesionarios está prevista para mediados del mes de abril. El punto común de estos tres modelos es el nuevo motor 2.0 TS 16V, heredero del Cuore Sportivo de los Alfa.

CORAZON DEPORTIVO



En el nuevo motor Twin Spark de 16 válvulas se aunan la tradición Alfa y las más modernas técnicas de gestión y fabricación.

Con el nuevo Alfa Romeo GTV se disfruta conduciendo. En general el coche mantiene gran neutralidad en toda situación y se puede rodar muy deprisa con un elevado nivel de seguridad. Aunque la suspensión es dura, el confort es razonablemente bueno.

CUANDO Fiat compró Alfa Romeo los más puristas seguidores de la marca se echaron las manos a la cabeza pensando que se trataba del fin de la marca. Pues bien, ya va para nueve años que Alfa se integró en el Grupo Fiat y los nuevos productos no hacen más que ratificar que los nuevos gestores han entendido la filosofía de la marca y que no han hecho más que interpretarla de acuerdo con los nuevos tiempos. La imagen de Alfa Romeo se ha consolidado en las carreras, por lo que no es de extrañar que las modificaciones de un modelo vayan encaminadas a mejorar el futuro rendimiento de los Alfa en competición. Este es el caso de la nueva generación del 155, que se ha visto beneficiado por una serie de mejoras que mejoran el comportamiento y, por lo tanto, la seguridad activa del coche. Las vías delantera y trasera se han visto ensanchadas en 26 milímetros, lo cual ha supuesto la variación de las geometrías de la suspensión. Este ensanchamiento ha obligado a modificar la forma de las aletas, que ahora tienen unos ligeros abombamientos que confieren al coche un ligero toque *racing*. En la parrilla delantera se distingue la nueva calandra en forma de panel de nido de abeja y con el escudo de la marca con un ribete cromado. Posee un nuevo sistema, denominado Alfa Code, que dificulta el robo del automóvil al inmovilizar el motor, y el novedoso motor Twin Spark de 16 válvulas, verdadero *Cuore* ◆◆◆

Aunque el GTV es un 2+2, las plazas posteriores son sólo recomendables para niños.

SABER GANAR

1º CITROËN ZX 16v
2º CLIO WILLIAMS
3º OPEL ASTRA 16v

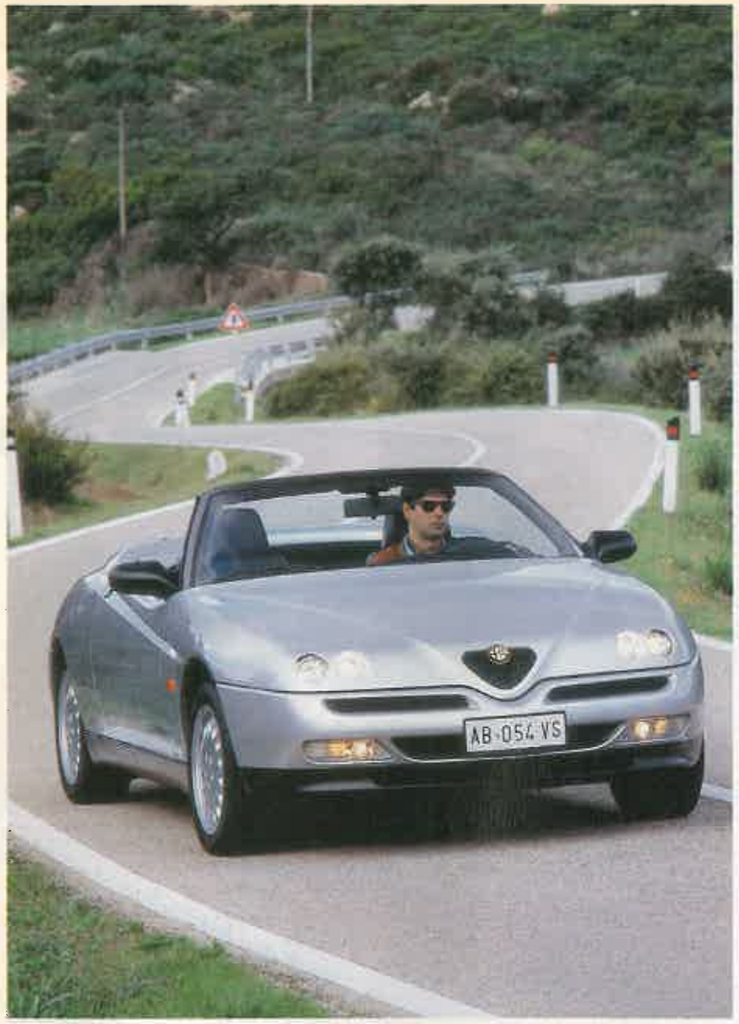
CITROËN ZX

Jesús Puras y Alex Romani.
Equipo líder del Campeonato de España de Rallyes.

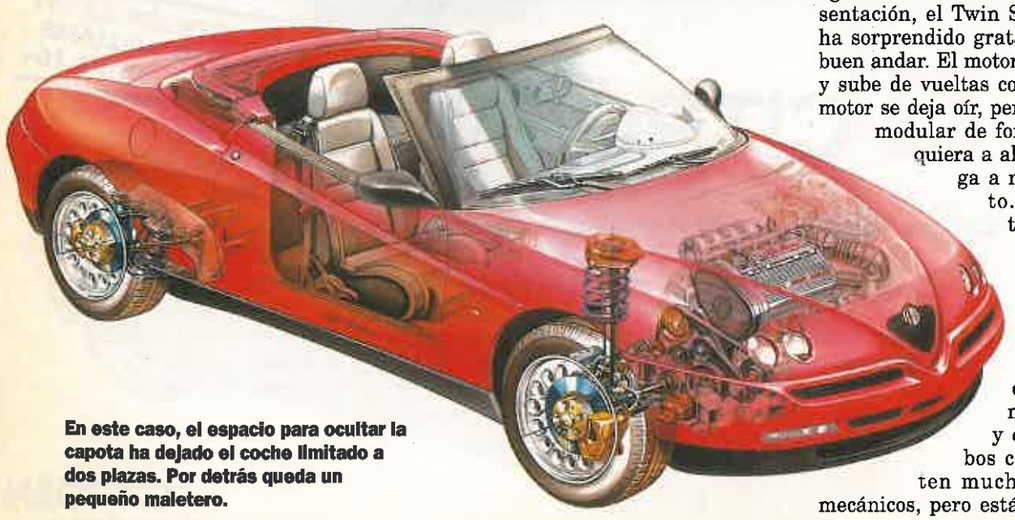
Saber ganar. Y saber hacerlo desde el principio:
Primera prueba, primer triunfo.
El Citroën ZX 16v ha dejado clara su superioridad frente a la más dura competencia en el Rallye puntuable para el Campeonato de España "El Corte Inglés".
Citroën demuestra de nuevo que sabe ganar, porque combina una sorprendente robustez y fiabilidad con una tecnología imparable en su carrera.
El desafío acaba de empezar.

CITROËN

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI



A pesar de su condición de descapotable, el Spider no tiene nada que envidiar en cuanto a comportamiento a su hermano el GTV. El bastidor se muestra muy rígido.

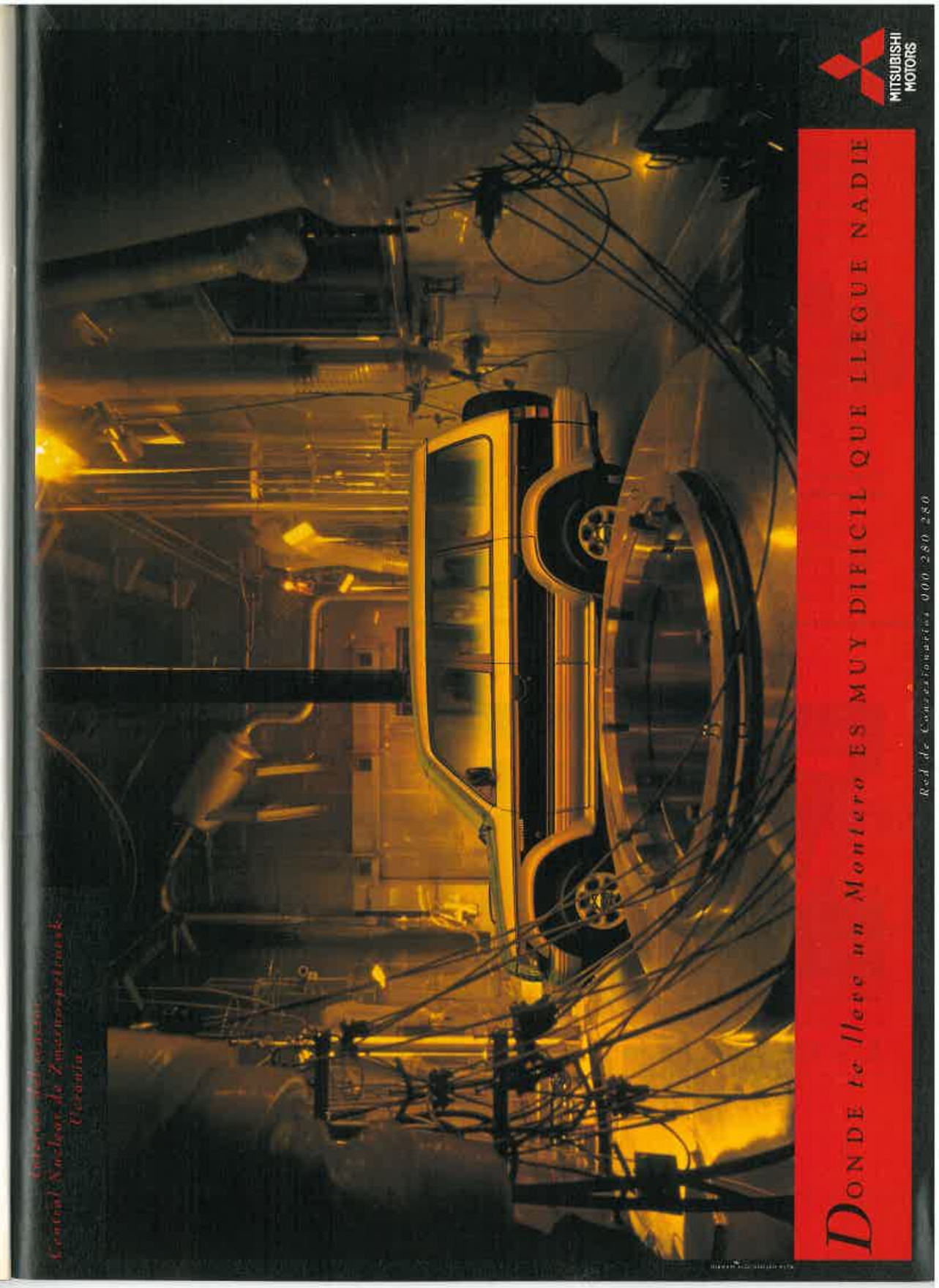


En este caso, el espacio para ocultar la capota ha dejado el coche limitado a dos plazas. Por detrás queda un pequeño maletero.

Sportivo de la marca. Este motor toma la tradición de la marca de dotar a sus propulsores más eficaces de dos bujías por cilindro, pero incorpora las tecnologías más avanzadas. Se puede decir que ni por su rendimiento ni por su suavidad de funcionamiento, este motor tiene nada que envidiar a un V6. El doble encendido está gestionado por una centralita Bosch Motronic de última generación. En cada cámara de combustión hay una bujía central de 14 milímetros y otra situada en un lado de diez milímetros. La distribución cuenta con el variador de fase que permite adoptar el cruce de válvulas adecuado al régimen y la carga del motor. Y por último, para dotar al conjunto de una buena suavidad de marcha, se han dispuesto dos árboles contrarrotantes para eliminar las lógicas vibraciones de todo cuatro cilindros.

El resultado de tanto alarde es un motor brillante, que sube de vueltas con facilidad y que supera las próximas normativas anticontaminación. Para culminar, hay que hablar de la aparición de las versiones S. Este tipo de acabado tiene el denominador común de un carácter deportivo acentuado. Ls suspensiones son 15 milímetros más bajas, cuentan con llantas de aleación y neumáticos de perfil bajo.

En una rápida toma de contacto por las carreteras italianas hemos podido comprobar que en particular las versiones S gozan de una mayor agilidad. El coche estrella de la presentación, el Twin Spark 16v, nos ha sorprendido gratamente por su buen andar. El motor resulta alegre y sube de vueltas con facilidad. El motor se deja oír, pero se ha sabido modular de forma que ni siquiera a alto régimen llega a resultar molesto. Al mismo tiempo hemos tenido la oportunidad de comprobar en directo las virtudes de las nuevas estrellas de la marca: el GTV y el Spider. Ambos coches comparten muchos elementos mecánicos, pero están dirigi- ♦♦♦



dos a compradores claramente diferentes. El GTV está disponible con el motor Twin Spark y con el motor V6 de dos litros sobrealimentado que desarrolla 200 caballos y unas prestaciones de primera. Pero no va a ser éste el último escalón de la

El eje posterior es en buena medida el responsable del buen comportamiento.

gama GTV, ya que para más adelante hay previsto un V6 con 24 válvulas y 230 caballos, el mismo que se emplea en el 164 Q4, que se convertirá en el Alfa más rápido del momento. Este motor dispondrá de una caja de cambios de seis velocidades.

Por lo que se refiere a los modelos actuales, hay que destacar su excelente comportamiento. Gran parte de la responsabilidad de este buen hacer reside en el eje posterior multibrazo. Ambos modelos comparten el esquema de suspensiones y en ambos se han adoptado unos tarados de suspensión más bien duritos. Al igual que ocurre en el 155, el motor T.S. 2.0 16V tiene una gran alegría de funcionamiento, pero el V6 Turbo es en el que de verdad uno se siente en un coche de alto nivel. En lo que se refiere al Spider, es destacable la excelente labor realizada en la rigidez del chasis. A pesar de la dureza de suspensión, el coche soporta los apoyos más fuertes sin protestar. La capota se pliega y se estira sin grandes complicaciones de forma manual, pero más adelante se ofrecerá una capota de accionamiento eléctrico totalmente automática. En el Spider, el motor alto de gama es el V6 atmosférico de 3,0 litros y 192 caballos. Este motor es una auténtica joya por su suavidad de marcha y su poderío. Es, sin lugar a dudas, el motor que mejor encaja en la filosofía del Spider, ya que por una parte permite una conducción relajada, que no lenta, y si se quiere correr hay potencia para dar y tomar.

Estos modelos no llegarán a España hasta la segunda mitad del mes de mayo y por lo tanto es pronto para hablar de precio. A título orientativo se puede decir que en Italia los precios van desde unos 3.700.000 pesetas hasta 4.500.000 pesetas, por lo que se puede adelantar que en España se mantendrán más o menos. En lo que se refiere a los nuevos 155, su comercialización se iniciará antes del fin de abril y en principio no está previsto un incremento de precio.

VICTOR PICCIONE

FICHA TECNICA

MOTOR TWIN SPARK 2.0 16V
MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.970 c.c. Potencia Máxima: 150 CV (110 Kw) a 6.200 rpm. Par máximo: 19 mkg (187 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica Bosch Motronic M2.10.2. Combustible: gasolina sin plomo de 95 octanos. **TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de 5 marchas. **PRESTACIONES Y CONSUMOS:** ALFA ROMEO 155 2.0 TS 16V: Aceleración de 0 a 100 km/h: 9,0 s. Aceleración 1..000 m salida parada: 30,3 s. Velocidad máxima: 208 km/h. Consumo urbano: 9,7 l /100km. A 90 km/h: 6,2 l/100km. A 120 km/h: 8,0 l/100km. ALFA ROMEO GTV (Spider) 2.0 TS 16V: Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,4 s. Aceleración 1..000 m salida parada: 29,7 s (29,8 s). Velocidad máxima: 215 km/h (210 Km/h). Consumo urbano: 10,4 l /100km. A 90 km/h: 6,2 l/100km. A 120 km/h: 8,0 l/100km.

La instrumentación es completa y mantiene un cierto aire de familia. El airbag del conductor es de serie y opcionalmente se puede montar en el lado del acompañante.

El puesto de conducción es idéntico en el GTV y el Spider. Los asientos sujetan bien, aunque el respaldo resulta un tanto duro.

Exclusivamente hasta final de mes

Red de Concesionarios Lancia

Primavera Lancia

El momento de invertir en un Lancia.

Los Concesionarios Lancia quieren celebrar la llegada de la Primavera con condiciones excepcionales para adquirir un Lancia Y 10, un Delta o un Dedra. Automóviles exclusivos que además de situarse a la vanguardia en el campo del confort, la seguridad o las prestaciones, cuentan hasta final de mes con unos precios irrepetibles. Acérquese a su Concesionario Lancia más próximo y le explicaremos personalmente el **Renting**, el sistema más nuevo y exclusivo de adquirir un Lancia con grandes beneficios fiscales. Dese prisa, le estamos esperando.

Lancia Y 10	*desde 1.057.000* ptas.*
Lancia Delta	*desde 1.615.000* ptas.*
Lancia Dedra	*desde 1.919.000* ptas.*

(*) P.V.P. Península y Baleares. Incluye Plan Renove II y oferta promocional, IVA, impuesto de matriculación y transporte.

Lancia Il Granturismo

AUDI A4 1.9 TDI
CONTRA BMW 318 TDS

VENTAJA DIRECTA

Son turbodiesel y tienen la misma potencia, pero el sistema de inyección directa del Audi hace que el consumo medio sea un litro menor que el del BMW. Si añadimos un precio más bajo y una habitabilidad algo mejor, la ventaja del A4 es ligeramente superior.

AUDI A4 1.9 TDI

VIRTUDES	DEFECTOS
Consumo mínimo	Precio elevado
Buena estabilidad	Aire acondicionado opcional
Capacidad de recuperación	Retrovisor derecho pequeño

PRECIO: 3.350.000 PTAS.

BMW 318 TDS

VIRTUDES	DEFECTOS
Buena estabilidad	Precio elevado
Confort de marcha	Recuperaciones más lentas
Calidad de acabado	Detalles de equipamiento

PRECIO: 3.855.000 PTAS.

NO son, por precio, los más económicos de su clase. Sobre todo porque la reciente llegada del nuevo Rover 620 SDi, más potente y barato que los dos coches alemanes, va a animar aun mas el competido segmento de los turbodiesel de tamaño medio. Una porción de mercado con una numerosa oferta y donde la inyección directa de los motores se va imponiendo poco a poco respecto a la indirecta.

Está claro que los motores diesel con turbocompresor son la mejor solución, y no demasiado costosa, para el incremento de las prestaciones sin que el aumento de consumo suba demasiado. Sin embargo, cuando la mayoría de los fabricantes pensaban que la inyección indirecta de combustible era lo mejor, ahora resulta que el sistema de ...

Según la talla del conductor, los indicadores de la temperatura del agua y el aforador de combustible pueden quedar tapados por la parte superior del volante.

Diseño clásico en la Serie 3 de BMW, con un volante forrado en cuero de tres radios y una instrumentación donde sólo sobra el indicador de consumo instantáneo.

inyección directa, que por otra parte ha sido empleado hace un montón de años en vehículos industriales y otro tipo de maquinaria, parece que es la panacea de los diesel. La razón principal con relación a la inyección indirecta es que a igualdad de prestaciones el consumo es más bajo. Otra ventaja adicional es que el tiempo de precalentamiento para arrancar el motor por las mañanas no llega al segundo, mientras que la única crítica destacable es la mayor rumorosidad del motor en frío, que en el caso del A4 se reduce considerablemente por la buena insonorización del vano motor y a la vista están los datos del sonómetro para comprobar que la diferencia respecto al BMW es mínima.

Pero no es que el consumo sea más bajo, es que se consiguen unas cifras increíbles. El valor oficial facilitado por Audi a una velocidad estabilizada de 90 kilómetros por hora es de sólo 3,9 litros cada cien kilómetros, récord absoluto en su segmento y cerca del consumo de los pequeños motores diesel que utilizan los utilitarios (léase Citroën AX). No hay que olvidar los más de 1.200 kilos que pesa el Audi en orden de marcha. Si se respetan los límites de velocidad en autovía o incluso por ciudad, el gasto es un poco superior a los seis litros y sólo por una carretera de montaña haciendo un uso abusivo del cambio y apurando las marchas la media llega a nueve litros. Con un depósito de 62 litros, la autonomía media es de la friolera de 1.000 kilómetros.

Su rival no tiene en absoluto un consumo excesivo y esa media ponderada de siete litros cada cien kilómetros obtenida por el equipo de pruebas de Motor 16 está más que bien. Donde más «palma» el BMW es en ciudad y en situaciones donde es necesario un constante manejo del cambio. Una de las razones es que el motor tiene muy poca respuesta en recuperación por debajo de 2.000 revoluciones por minuto, lo que hace obligado un mayor empleo de la caja de cambios y, en definitiva, un consumo algo más alto.

Los dos coches comparados comparten la misma potencia: 90 caballos. Las prestaciones son muy parecidas, con pequeñas consideraciones. Según las cifras oficiales de las marcas, el A4 TDI acelera un segundo más rápido que el 318 TDS para pasar de cero a 100 kilómetros por hora, diferencia que no hemos obtenido en nuestras pruebas, con unas aceleraciones incluso un poco más rápidas en el BMW. En las recuperaciones más largas se pone de manifiesto esa «pereza» del motor del 318 antes comentada y el ◆◆◆

La habitabilidad trasera, sobre todo en altura al techo y espacio para las piernas, está algo mejor aprovechada en el Audi A4 (foto de la izquierda). En los dos coches los asientos delanteros son muy cómodos y se pueden regular en altura.

En ambos modelos, la disposición de los motores es longitudinal. El turbodiesel de inyección directa del Audi ofrece como principal ventaja un menor consumo de combustible. El climatizador automático del A4 es opcional.

Audi le supera ampliamente, sobre todo en quinta. Y no se puede achacar a los desarrollos de la transmisión porque el del A4 es algo más largo por la utilización de un neumático de mayor medida. Sin embargo, en los datos para pasar de 80 a 120 kilómetros por hora, al girar el motor por encima de 2.000 vueltas, el BMW tiene algo más de «punch» que el Audi y es un poco más rápido. Los dos coches tienen una velocidad máxima muy similar y superan por poco los 180 kilómetros por hora.

Además del sistema de inyección, la diferencia a favor del motor del Audi radica en una mayor cilindrada. Cuestiones técnicas aparte, lo que se traduce en la práctica es ésa mejor capacidad de recuperación que se aprecia a partir de unas 1.500 vueltas en marchas largas, lo que redunda en una utilización más cómoda en ciudad. Si en el caso del A4, su motor no es de ◆◆◆

PARA TODOS LOS BOLSILLOS.

CLIO CHIPIE 1.260.000 PTS.*

Se adapta a la perfección a tus necesidades. Con el mejor precio y el diseño más atractivo. Con tapicería exclusiva, lunas tintadas y radiocassette con frontal extraíble. Y además, un regalo Chipie muy especial. Nuevo Chipie. Lo último de Clio.

Clio
JOVEN, AUNQUE SOBRADAMENTE PREPARADO.

*Clio Chipie 1.2 3p. También disponible en versiones 1.2 5p. y 1.9 Diesel 3 y 5 p. Precio máximo recomendado en Península y Baleares. Válido para vehículos en stock, I.V.A., transporte, descuento promocional, subvención Plan Renove II e impuesto de matriculación incluidos. No acumulable a otras ofertas. Más de 2.000 instalaciones a su servicio. RENAULT recomienda lubricantes elf.

RENAULT

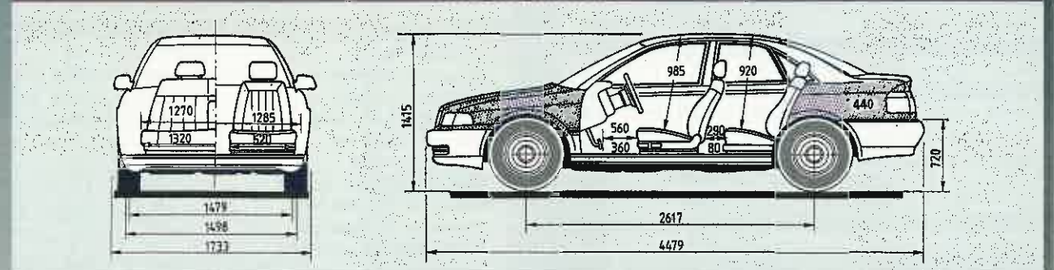
El nuevo Audi A4 1.9 TDI seguro que entra con fuerza en el mercado español, a pesar de un precio no demasiado ajustado. Unas buenas prestaciones y un consumo bajísimo son su principal tarjeta de presentación. Es digno sucesor del Audi 80.

una rabiosa actualidad, el del BMW se trata también de un cuatro cilindros, que no es otra cosa, grosso modo, que el seis cilindros del 525 o 325 con dos cilindros menos. Ya sea uno u otro, lo que está claro es que no son lo mismo 90 caballos de turbodiesel que idéntica potencia en gasolina, con un mejor rendimiento en el primer caso. Sin embargo, dicha mecánica se paga porque hay un A4 de gasolina con 125 caballos de potencia que cuesta 100.000 pesetas menos que su hermano el turbodiesel y un 316 con 102 caballos que es 400.000 pesetas más barato que el 318 TDS. Para obtener el mejor partido de estos turbodiesel hay que realizar, por lo menos, 25.000 kilómetros al año, porque si las cifras son inferiores por lo general es más recomendable el gasolina. Qué mejor que lápiz y papel y hacer cuentas.

También está bastante claro que la opción más cara es el BMW. Con un precio de prácticamente 3,9 millones de pesetas, es el turbodiesel más caro de su segmento. Y no es que el Audi sea barato, porque algo más de 3.600.000 pesetas no es la cifra más competitiva; al menos, la diferencia (a igualdad de equipamiento) es de 250.000 pesetas a favor del A4, una vez sumado el precio del aire acondicionado, que es de serie en su rival. En ambos modelos el equipo de serie es nada completo, y sin excesivos detalles lujosos que son opcionales. De serie comparten el *airbag* para el conductor, reglaje eléctrico para los elevalunas delanteros y los retrovisores exteriores y cierre centralizado de puertas. La única diferencia en los dos coches comparados es que el Audi incorpora de serie reposacabezas en las plazas traseras, volante regulable en altura y asiento posterior partido (con cerradura), que son opcionales en el 318. Otros elementos como las llantas de aleación ligera, alarma antirrobo, faros antiniebla, elevalunas eléctricos traseros o el mando a distancia para la apertura de las puertas, que suelen ser de serie en otros modelos del segmento, ◆◆◆

El BMW es incluso 250.000 pesetas más caro que su rival. Su nuevo motor de cuatro cilindros, derivado del 525 TDS, no es tan económico como el de su rival, aunque proporciona unas prestaciones muy parecidas al desarrollar los mismos 90 caballos.

AUDI A4 / MEDIDAS



AUDI A4 / FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Arbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.896 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,5 mm. Carrera: 95,5 mm. Compresión: 19,5 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 20,6 mkg (202 Nm) a 1.900 rpm. Alimentación: Bomba de inyección y turbocompresor. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 35,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 43,7 km/h.

DIRECCION
Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,75 vueltas. Diámetro de giro: 11,1 metros.

FRENOS
Delanteros: Discos. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION
Delantera: Independiente con cuatro brazos, barra estabilizadora, amortiguadores de gas y muelles helicoidales. Trasera: Eje torsional, barra estabilizadora, amortiguadores de gas y muelles helicoidales.

RUEDAS
Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de acero de 6J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del depósito de combustible: 62 litros.

BMW 328 / FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Arbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.665 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 82,8 mm. Compresión: 22 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 4.400 rpm. Par máximo: 19,4 mkg (190 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Bomba de inyección y turbocompresor. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 42,9,3 km/h.

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

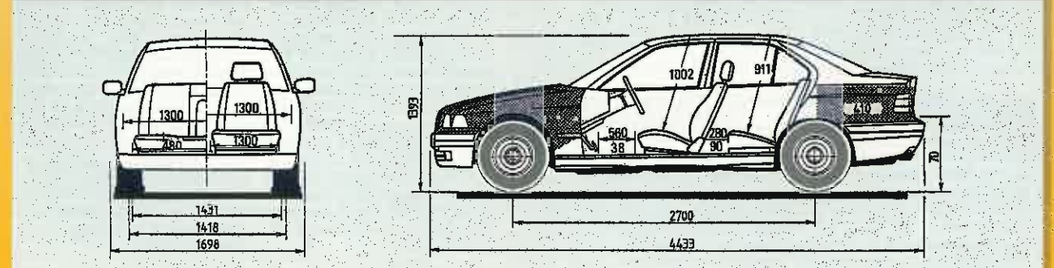
FRENOS
Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION
Delantera: Independiente con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS
Neumáticos: 185/65 R 15. Llantas de acero de 6J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 1.265 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

BMW 318 / MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	AUDI	BMW
CIUDAD		
A 29,9 km/h de promedio	6,7	8,2
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	4,2	4,8
En conducción rápida	9,0	9,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,3	6,8
A 140 km/h de crucero	7,9	8,4
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	5,9	7,0
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	1.000	875

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	AUDI	BMW
Km/h	183	182
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	19,6	19,2
1.000 m salida parada	35,9	35,3
De 0 a 100 km/h	14,9	14,2
Recorriendo (metros)	260	249
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,9	22,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,4	27,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,6	39,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,5	47,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	12,4	11,9
recorriendo (metros)	346	333
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,0	13,2
recorriendo (metros)	391	369

FRENOS

VELOCIDAD	AUDI	BMW
A 60 Km/h:	14,8	15,0
A 100 Km/h:	44,3	45,7
A 120 Km/h:	64.1	68.2

SONORIDAD

Medidas en dB	AUDI	BMW
Al ralentí:	51,4	50,4
A 60 Km/h:	60,9	58,5
A 90 Km/h:	63,8	64,7
A 120 Km/h:	69,3	69,3
A 140 Km/h:	73,8	71,0
A tope	79,5	76,5

COMPRADOR

AUDI: Importador: Volkswagen-Audi España, S.A. c/ de la Selva. Edificio Gémini. Polígono Mas Blau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. **Teléfono** (93) 402 81 00. **Garantía**: Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España.
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.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES
AUDI: Airbag acompañante: 104.000 ptas. Llantas de aleación: 159.000 ptas. Salpicadero de madera: 70.000 ptas. Techo eléctrico: 160.000 ptas. EDS: 70.000 ptas. Faros antiniebla: 42.000 ptas. Suspensión deportiva: 54.000 ptas. Climatizador: 257.000 ptas. Asientos deportivos. 106.000 ptas. Pintura metalizada: 76.000 ptas. Elevalunas eléctricos traseros: 69.000 ptas. **BMW:** Airbag acompañante: 123.150 ptas. Llantas de aleación: 141.219 ptas. Volante regulable en altura: 25.042 ptas. Techo eléctrico: 179.732 ptas. Pintura metalizada: 115.282 ptas. Faros antiniebla: 44.536 ptas. Suspensión deportiva: 55.314 ptas. Diferencial autoblocante: 104.923 ptas. Elevalunas eléctricos traseros: 104.289 ptas. Alarma antirrobo con mando: 110.788 ptas.

ADQUISICION

AUDI
FINANCIACION. Entrada mínima: 335.000 ptas. **Plazos:** 48 de 86.230 ptas. **Precio final aplazado:** 4.474.050 ptas. **COSTE POR KM. Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 28,42 ptas/km. **Coste financiero:** 55,25 ptas/km. **Coste por km. Total:** 83,67 ptas/km. **SEGURO. A terceros:** 62.684 ptas al año. **Seguro a todo riesgo:** 268.102 ptas al año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor varón de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

BMW
FINANCIACIÓN. Entrada mínima: 385.500 ptas. **Plazos:** 48 de 99.229 ptas. **Precio final aplazado:** 5.148 496 ptas. **COSTE POR KM. Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 31,64 ptas/km. **Coste financiero:** 63,58 ptas/km. **Coste por km. Total:** 95,22 ptas/km. **SEGURO. A terceros:** 62.684 ptas al año. **Seguro a todo riesgo:** 298.202 ptas al año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor varón de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

son opcionales en los dos automóviles germanos.

Con unas dimensiones exteriores muy parecidas, la capacidad interior está mejor aprovechada en el A4. La anchura habitable en las plazas posteriores es un «pelín» mejor en el 318, pero tanto el espacio para las piernas como la distancia al techo desde el asiento es, también por poco, mayor en el A4. Un pasajero de elevada estatura va más cómodo sentado en éste. La capacidad del maletero en el A4 es por fin más que aceptable (muy pequeña en el anterior Audi 80) y algo mayor que la de su rival; en ambos el volumen es superior a los 400 litros. En los dos la rueda de repues-

En el exterior de la carrocería, sólo las siglas posteriores indican su mecánica.

to es de igual tamaño que las cuatro originales.

En cuanto al comportamiento, el eterno dilema: tracción delantera o trasera. Los de BMW son auténticos expertos en la tracción a las ruedas posteriores y su Serie 3 es un ejemplo claro de cómo se hacen bien las cosas en este terreno. El coche va tan bien que incluso en conducción deportiva, sobre buen asfalto, muestra la clásica tendencia de un tracción delantera; en superficies de muy baja adherencia es cuando se irá de atrás. El A4, aunque un poco más blando, es algo más «perezoso» a la entrada de las curvas en situaciones límite, pero la estabilidad con el nuevo eje delantero multibrazo también es sobresaliente.

La decisión final, como siempre, está en manos del futuro comprador que tiene una elección difícil. ●

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

BALANCE FINAL

MECANICA		
AUDI	9	El sistema de inyección directa de la marca del emblema de los cuatro aros ofrece como principal ventaja un consumo de combustible más bajo que el de su rival.
BMW	8	A pesar de una cilindrada relativamente baja, el motor del 318 está a un buen nivel. La única crítica destacable es la poca respuesta por debajo de 2.000 revoluciones por minuto.
COMPORTAMIENTO		
AUDI	9	Para conseguir que el coche muestre su tendencia a irse de frente es obligado entrar en un circuito porque en carretera la estabilidad es de órdago.
BMW	9	BMW es de las pocas marcas que mantiene la tracción a las ruedas traseras en este segmento de coches pero gracias a un excelente chasis sólo se va de atrás en nieve o hielo.
RENDIMIENTO		
AUDI	8	Con la misma potencia, ambos coches están en un nivel muy parecido. El A4 tiene una mejor recuperación desde regímenes bajos.
BMW	8	Basta echar una mirada al cuadro de prestaciones para comprobar que en las recuperaciones largas el 318 es más lento, pero a la hora de adelantar un camión es algo más rápido.
CONFORT		
AUDI	8	En este apartado tampoco hay un modelo claramante vencedor. La inyección directa es algo más ruidosa pero la diferencia es mínima.
BMW	8	Como el resto de sus hermanos de gama, el 318 TDS es muy agradable de conducir y el nivel sonoro del motor diesel es prácticamente inapreciable en marcha.
CARROCERIA		
AUDI	8	Aquí sí que la victoria es clara, aunque por poco, a favor del Audi. Los dos tienen la misma longitud pero el espacio está mejor aprovechado en las plazas traseras.
BMW	7	La altura en las plazas traseras es justa para un pasajero de 1,80 metros. Además, el maletero admite menos capacidad que el de su rival.
ECONOMIA		
AUDI	8	A igualdad de equipamiento, el Audi es casi 250.000 pesetas más barato. Con unas prestaciones similares, el consumo medio es un litro más bajo.
BMW	7	No vamos a descubrir ahora que la marca de la hélice en movimiento se paga, aunque en este caso no es una diferencia desorbitada. El consumo no es alto.

CONCLUSION

AUDI	8,3	**Este coche es más recomendable por su menor precio y consumo. También la habitabilidad es un poco mejor.**
BMW	7,8	**Aunque es el turbodiesel más caro de su segmento, el 318 poco tiene que envidiar a los demás.**

DAEWOO ARANOS 2.0 CDX

VIRTUDES	DEFECTOS
Precio y equipamiento	Manejo del cambio
Confort de marcha	Recuperaciones lentas
Habitabilidad y maletero	Dirección muy asistida

PRECIO: 2.347.184 PTAS.

DAEWOO ARANOS 2.0 CDX

Más por menos

Por precio, dimensiones y equipamiento de serie, el Aranos no tiene rival en España. Es el modelo más grande y potente de Daewoo y ofrece muchas cualidades a un precio ajustado.

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

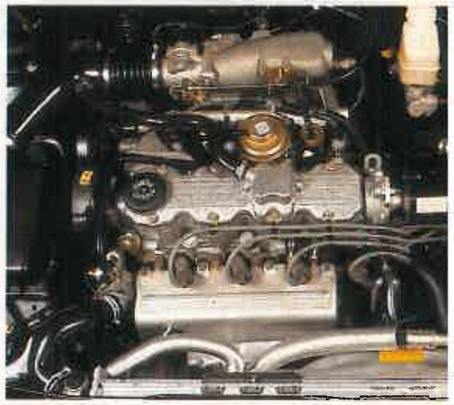
NO es fácil encontrar en el mercado español otra berlina familiar de tipo medio con el precio del Daewoo Aranos. Más bien es imposible. Acceder a un coche con una carrocería de 4,6 metros de longitud, mecánica de dos litros y un equipamiento de serie tan completo por menos de dos millones y medio de pesetas sólo es posible a través de esta marca coreana.

Si la estética del Daewoo Nexia (probado en el nº 595 de Motor 16) nos resultaba familiar por su similitud con el Opel Kadett, el Aranos ofrece una estética totalmente novedosa en España. Sus perfiladas líneas son obra de Bertone y ofrecen un excelente coeficiente de penetración aerodinámica (Cx 0,29) que constribuye favorablemente en el apartado de prestaciones y consumos. El afilado morro incorpora unos potentes faros de doble óptica con excelente intensidad y unos antiniebla que, por el contrario, resultan poco más que simbólicos y no cumplen excesivamente bien su cometido a la hora de ampliar el campo de visión. La longitud de la parte delantera obliga incluso a tener cierto cuidado y a medir bien las distancias si no queremos realizar nuestro propio «crash test» contra el vehículo que nos precede en el semáforo o, simplemente, al aparcar con el Aranos. Desde el puesto de conducción parece que el morro termina en un punto en el que todavía se «hace chapa» y hay que cambiar un poco las referencias subjetivas y dar un mayor margen de distancia para no llevarnos sorpresas. ♦♦♦

Motor 16 Prueba

El equipamiento de serie es muy generoso en el Daewoo Aranos. La capacidad del maletero es sorprendente, tiene un volumen de 560 litros y está preparado para transportar objetos largos. El mando de apertura del maletero desde el interior o la manivela que regula la altura del asiento del conductor son algunos detalles más de la versión CDX.

Pese al tarado suave de las suspensiones, el comportamiento del Aranos se puede calificar de bueno. El motor de cuatro cilindros y dos litros de cubicaje es de origen Opel. Desarrolla una potencia de 110 caballos.



Como buen vehículo familiar, en el Aranos se antepone la comodidad y el espacio interior al resto de los apartados, aunque afortunadamente esto no ha supuesto un descuido en otro aspecto tan importante como la mecánica. Las formas interiores están bien aprovechadas y se ofrece un habitáculo capaz de alojar a cinco personas adultas. Si bien las cotas de anchura son algo más limitadas que en la mayor parte de sus rivales directos, el espacio que se ofrece para las piernas, la altura libre al techo y, sobre todo, la capacidad del maletero están al máximo nivel. Este último es realmente sorprendente y su volumen supera, incluso, al de berlinas de un segmento y un tamaño superior, como el Ford Scorpio, Peugeot 605, Opel Omega o hasta los mismos Mercedes de la Clase S, con más de cinco metros de longitud. Los asientos traseros no son abatibles, ¡para qué!, pero sí se ofrece la posibilidad de transportar objetos largos gracias al hueco que existe para tal efecto camuflado en el respaldo de los asientos traseros y que, además, dispone de una práctica funda que evita posibles manchas en la tapicería.

Al completo equipamiento de serie, que incluye elementos como el aire acondicionado, el airbag para el conductor, el ABS, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas, retrovisores con mando automático o hasta sistema de audio con radiocassette y compact-disc, hay que unir otros útiles elementos como son el indicador luminoso de puertas abiertas, el reglaje de la altura de los faros y la apertura del maletero desde el interior o la pequeña caja de herramientas situada junto a la rueda de repuesto, que además es de medida normal e incorpora llanta de aleación en el caso de haber escogido dicha opción. También suena un agudo pitido que indica que las luces están encendidas en cuanto se para el motor, un indicador que, si bien suele ser muy práctico en general, en el Aranos puede resultar desesperante si queremos dejar las luces de posición encendidas con el motor apagado. No hay manera de hacerlo callar si no se acciona el contacto del motor.

En cuanto al nivel de acabado, hay que decir que el Aranos presenta, en líneas generales, unos materiales agradables y un ajuste correcto, pero el diseño del salpicadero resulta algo soso e impersonal y existen algunos detalles que empobrecen el conjunto, como los materiales poco lustrosos que se han utilizado para guarnecer los parasoles y el techo o la falta de algunas tapas que protejan el cableado de los faros traseros en la parte interior del maletero.

Sentados al volante, el Daewoo Aranos ofrece una posición correcta que se ve favorecida por la posibilidad de regular en altura el asiento, el volante y el cinturón de seguridad. Todo se encuentra a mano, los asientos son de diseño y mullido acertado, dadas las pretensiones del coche, la instrumentación se lee con facilidad y la posibilidad de ◆◆◆

La presentación general es correcta, aunque el diseño del salpicadero es algo impersonal y carece de atractivo. La habitabilidad es el punto fuerte del Aranos, con un espacio interior más que suficiente para que cuatro adultos viajen como «señores».

regular eléctricamente los espejos retrovisores completan el agrado del conductor.

Una vez en marcha, podemos comprobar que su mecánica de origen Opel, con dos litros y 110 caballos, funciona con suavidad y permite mantener un buen ritmo en carretera. El rendimiento es óptimo, pero unos desarrollos del cambio algo largos le quitan brío y, sobre todo, le restan eficacia a la hora de recuperarse con celeridad, lo que obliga a jugar bastante con un cambio que no es precisamente agradable de utilizar, puesto que resulta esponjoso, impreciso y, además, se pone duro cuando queremos cambiar con cierta rapidez.

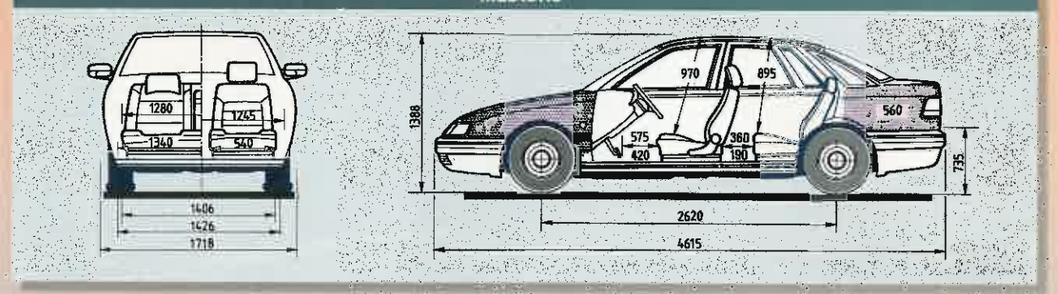
Las carreteras con buen firme son el terreno en donde mejor se encuentra el Aranos. Unas suspensiones de tarado suave y un nivel de sonoridad razonable completan el grado de comodidad de esta berlina oriental. Además, el Aranos se conduce con facilidad y hace gala de un comportamiento general correcto. Aunque presenta cierta tendencia a tirar de morro en las curvas más cerradas, en las carreteras con buen asfalto se defiende muy bien y permite circular bastante rápido. Unicamente es en las carreteras bacheadas donde los constantes rebotes provocados por la suavidad de las suspensiones obligan a bajar el ritmo de marcha, aunque es muy difícil que el Aranos llegue a perder la compostura. También adolece de cierta suavidad el grado de asistencia de la dirección, lo que resta algo de precisión al volante conforme se va circulando más rápido, mientras que los frenos, dotados de serie con sistema antibloqueo, se muestran eficaces y permiten detener el Aranos en pocos metros.

El acertado compromiso ofrecido entre la estabilidad y el confort definen al Daewoo Aranos como un vehículo muy equilibrado. Familiar por excelencia, ofrece un habitáculo de generosas dimensiones y un maletero superlativo. Como punto final encontramos un completo equipamiento de serie y el precio más ajustado del mercado dentro de su segmento. Por si la oferta no «parecía» todavía del todo atractiva, la garantía del importador es de tres años o 100.000 kilómetros.

Por precio, dimensiones y equipamiento de serie, el nuevo Daewoo Aranos 2.0 CDX no tiene rival en España. El modelo más grande y potente del fabricante coreano es toda una berlina capaz de acomodar con amplitud a sus pasajeros y satisfacer las exigencias de los bolsillos más ajustados. El resto de los fabricantes ofrecen modelos de similares características, incluso disponen de ciertos rasgos tecnológicos más sofisticados y acabados más brillantes pero, a igualdad de equipamiento, hay que pagar por ellos en torno a 600.000 pesetas más que por el Daewoo Aranos, un modelo que rápidamente se hará un hueco en nuestro mercado y será el punto de mira de aquellos que tiene unos posibilidades económicas modestas y unas necesidades grandes.

VICTOR M. FERNANDEZ
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DIAZ

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 8,8 a 1. Potencia máxima: 110 CV (81 Kw) a 5.100 rpm. Par máximo: 16,7 mkg (164 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª: 14,2 km/h. En 3ª: 21,7 km/h. En 4ª: 31,0 km/h. En 5ª: 39,2 km/h.

DIRECCION
Sistema: de piñón y cremallera con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,4 m.

FRENOS
Delante: discos ventilados (236 m.m. de Ø). Detrás: Tambores. Antibloqueo de frenos: Delco Chassis de cuatro canales equipado de serie.

SUSPENSION
Delantera: independiente, de tipo McPherson con triángulos inferiores. Trasera: eje semirrígido, con brazos oscilantes. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS
Neumáticos: 185/65 HR 14. Llantas de acero de 5,5J x 14 pulgadas. Llantas de aleación ligera en opción.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en vacío: 1.195 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 50 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	**189,4**
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	**18,3**
1.000 m salida parada	**33,5**
De 0 a 100 km/h	**12,4**
Recorriendo (metros)	**216**
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	**19,9**
400 m desde 40 km/h en 5ª	**22,3**
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	**36,4**
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	**40,9**
De 80 a 120 km/h en 4ª	**11,7**
recorriendo (metros)	**327**
De 80 a 120 km/h en 5ª	**14,8**
recorriendo (metros)	**409**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	**11,5**
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	**6,4**
En conducción rápida	**11,8**
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	**7,2**
A 140 km/h de crucero	**8,7**
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	**9,5**
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	**475**

FRENOS

A 60 Km/h: **16,1 metros.** A 100 Km/h: **47,6 metros.** A 120 Km/h: **66,3 metros.**

SONORIDAD

Al ralentí: **45,5 dB.** A 60 Km/h: **59,5 dB.** A 90 Km/h: **62,2 dB.** A 120 Km/h: **67,2 dB.** A 140 Km/h: **69,5 dB.** A Tope: **78,2 dB.**

EQUIPAMIENTO

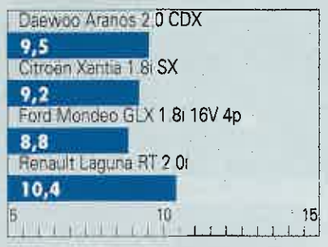
EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería		●	
Ordenador de abordo		●	
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.	●		
Retrovisores reg. eléctric.	●		
Volante regulable en altura	●		
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	●		
Radiocassette con CD	●		
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●		
Airbag acompañante			●
Pretensor cinturones			●
Reposacabezas traseros	●		

OPCIONES:
Llantas de aluminio: 80.000 ptas. Pintura metalizada: 40.000 ptas. Pintura efecto mica: 45.000 ptas.

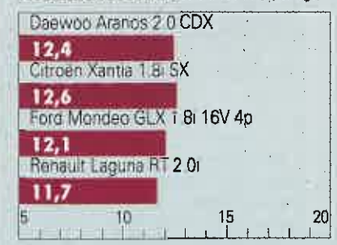
FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)

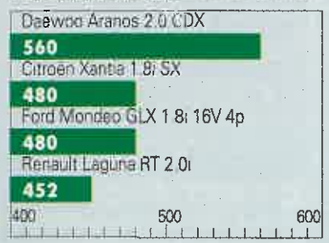
CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)



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



VOLUMEN DEL MALETERO (En litros)



CONCLUSION

Son muchos los rivales del Aranos en el competidísimo segmento de las berlinas de tipo medio. Comparándolo directamente con los tres modelos más vendidos de este segmento en el mercado español y similares en cuanto a motorización y equipamiento, nos encontramos muchas similitudes. Disponen de potencias que se sitúan en torno a los 110 caballos y que obtienen unos datos de prestaciones y consumos muy similares, pero no ofrecen el mismo equipamiento de serie ni, por supuesto, tienen el mismo precio que el Aranos. También es cierto que ofrecen unos interiores más atractivos y unos niveles de acabado más elaborados, pero hay que pagar un precio muy superior.

COMPRADOR

Importador: Daewoo Motor Iberia S.A. Avenida de Europa, 22. 28100 - Alcobendas. (Madrid). Teléfono: (91) 661 71 98. **Red de postventa:** 63 puntos de asistencia en toda España **Garantía**: Tres años o 100.000 kilómetros y seis años de garantía anticorrosión.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 234.718 ptas. **Plazos:** 48 de 60.417 ptas. **Precio final aplazado:** 3.134.752 ptas. **COSTE POR KM.**

Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 28,17 ptas/km. **Coste financiero:** 38,71 ptas/km. **Coste por km. Total:** 66,88 ptas/km.

SEGURO

Seguro a Terceros: 62.684 ptas/año.
Seguro a Todo Riesgo: 204.893 ptas/año.

Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad en el carné.

Todavía hay gente que ama el mundo del automóvil.

AHORA Tú.

AHORA *Primera.*

Mira atentamente el nuevo Nissan Primera. Algunas diferencias son evidentes. Cuando lo conduzcas descubrirás otras. Y hay algunas que tal vez no llegues a percibir nunca. Pero existen. 16 V, 150 CV, ABS, doble LSV, aire acondicionado, airbag, suspensión Multi-link, interior en piel y 3 años de garantía y asistencia gratuita en carretera.

Garantía total 3 años ó 100.000 km y 6 años anticorrosión.

Y todo desde **1.819.000** *ptas.* Hay muchos motivos para preguntarse si necesitas un coche así. No hay un solo motivo para renunciar a un coche así.*

NISSAN
AHORA Nissan

*P.V.P. recomendado versión 1.6 LX 4 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.

TBWA

BELLEZA VIOLENTA

Lamborghini Calà

¿Será éste el pequeño Diablo de Lamborghini? Es pronto para decirlo, pero ya se puede intuir que sin duda será el Lamborghini Miura del año 2000. Ahora es el momento para pensar un nombre sugerente de un ágil y poderoso toro y bautizar al coche que hoy por hoy los técnicos llaman L140. Italdesign consiguió el impacto en el pasado Salón de Ginebra, ahora sólo queda esperar para dar la luz verde a la producción.

Lamborghini Calà

En el interior, el equipo de Giorgetto Giugiaro ha diseñado un entorno que hace del Calà un coche muy agradable de usar a diario con funcionalidad y estilo deportivo.

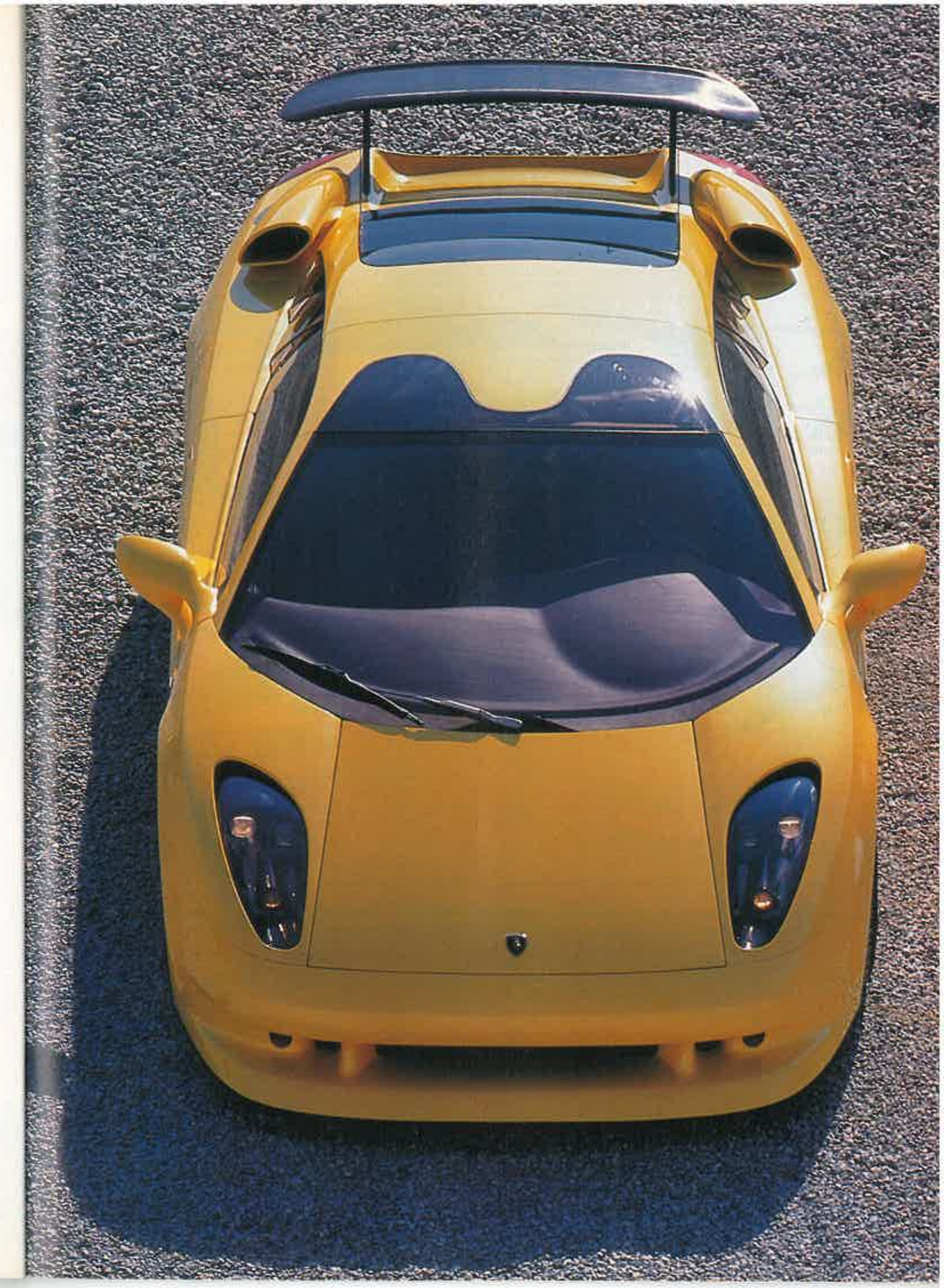
Aunque puede ser un 2+2, en realidad la utilización más racional es como dos plazas.

Siempre el nacimiento de un nuevo Lamborghini constituye un acontecimiento de primera magnitud. Cualquier creación que surja de las naves de Santa Agata, para ser un verdadero Lamborghini tiene que tener un aspecto realmente exótico, diferente, fascinante y ser bello y potente a la vez. Sólo de esta forma se podrá aceptar como un digno heredero de los míticos 350 GT, Miura, sucesor del insuperable Diablo.

Es evidente que no se trata de un desafío fácil. Hasta ahora el único capaz de conseguirlo había sido Marcello Gandini desde el lanzamiento del Lamborghini Miura. Los riesgos son enormes, ya que es indispensable recuperar muchas de las características inventadas en su día por Gandini, que han sido las que han dado a los coches de la marca del toro una personalidad propia. Pero cualquier diseñador del mundo vendería su alma al diablo con tal de tener la oportunidad de diseñar un coche de este estilo y conseguir el éxito.

Giorgetto Giugiaro, alma mater de la firma Italdesign, no ha tenido que recurrir al diablo, le ha bastado llamar a su amigo Michael J. Kimberley, con el cual había colaborado hace 20 años en el desarrollo del Lotus Esprit bajo la batuta del inolvidable Colin Chapman y, desde hace un año, responsable de los destinos de Lamborghini. La respuesta no tardó en llegar. Kimberley puso a disposición del equipo de diseño de Italdesign una plataforma en perfecto orden de marcha de lo que será el futuro L140, conocido de puertas para fuera como mini Diablo, y que se encuentra en estos momentos en fase de desarrollo. Es conveniente recordar que casi todos los constructores del mundo contemplan una serie de propuestas diferentes a las suyas antes de lanzar un nuevo producto al mercado y en este caso el hecho está más que justificado por la simple razón de tratarse de Italdesign con la atención especial del propio Giugiaro.

No es de extrañar pues, que el día del bautismo de la criatura en el Salón de Ginebra, ante la atenta mirada de toda la prensa internacional, toda la plana mayor de Italdesign y de Lamborghini estuviese presente y con un cierto nerviosismo ya que, según se dice, las primeras impresiones son las que valen. Como es habitual, las opiniones han sido diversas, pero en términos generales todos los presentes se mostraron muy satisfechos. Ha gustado mucho el diseño del morro, la estilizada línea del techo, la inusual amplitud del habitáculo y, en general, el diseño inte-



Lamborghini Calà

En el diseño externo del nuevo Calà se recuperan muchos elemento estéticos de sus predecesores. No hay que olvidar que hoy por hoy sólo se trata de una propuesta realizada por Italdesign. Falta aún que los responsables de la marca den su sí definitivo.

rior. Entre las tímidas críticas, las más consistentes fueron las que se refieren a los colores elegidos en el interior y las escandalosas tomas de aire laterales. Los que hemos tenido la oprtunidad de con ducir el Calà, hemos podido constatar el buen nivel de confort que se disfruta en su interior, sin olvidar el excelente motor y las buenas cualidades de coche deportivo ágil y manejable.

No hay que olvidar que se trata de una propuesta de diseño a la que queda mucho camino que recorrer antes de que los responsables de Lamborghini den su visto bueno, por lo que todavía es probable que se apliquen toda una serie de mejoras, fruto del trabajo de los técnicos y del debate abierto entre todos los apasionados del automóvil, incluidos los clientes habituales de la marca.

Al margen de las cuestiones de estilo, que saltan a la vista, el Calà esconde bajo su piel toda la tecnología de la marca. Por una parte, el motor V10 de 400 caballos montado sobre un moderno bastidor de aluminio. La carrocería está realizada en fibra de carbono. Por su configuración, mecánica y tamaño, el Calà combina a la perfección sus características deportivas con la utilización cotidiana. Con sólo quitar las dos piezas del techo, el deportivo se transforma en un atractivo targa con el cual pasear a baja velocidad.

Aunque en Italdesign definen al Calà como un prototipo de deportivo 2+2 plazas, parece más lógico, a la vista del reparto de espacio del habitáculo, considerar al coche como un cómodo deportivo biplaza, ya que únicamente unos niños serían capaces de soportar un cuarto de hora en los incómodos asientos, si es que se pueden llamar así, posteriores. Es mejor pensar en utilizar este espacio como un portaequipajes suplementario al previsto bajo el capó delantero. El tablero de mandos y la instrumentación tienen un diseño en el cual se combinan graciosamente la funcionalidad y el estilo deportivo. El tiempo será el encargado de de definir los últimos detalles. Pero la base del triunfo está, sin duda, puesta con el nuevo Calà.

FICHA TECNICA

MOTOR: Central posterior de diez cilindros en V a 90 grados. Bloque y culatas de aluminio. Distribución: Cuatro árboles de levas en cabeza accionados por correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigueñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.900 centímtros cúbicos. Potencia máxima 400 CV a 7.200 rpm. Alimentación: Inyección Electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 98 octanos. **TRANSMISIÓN:** Tracción posterior. Caja de cambios longitudinal manual con seis velocidades. **DIMENSIONES Y PESO:** Largo: 4.90 mm. Ancho: 1.900 mm. Alto: 1.222 mm. Distancia entre ejes: 2.520 mm. Vía delantera: 1.592 mm. Vía trasera: 1.582 mm. Peso total en orden de marcha: 1.290 kg.

GIANCARLO PERINI
FOTOS: MASSIMO PERINI

EL SECTOR DE LA AUTOMOCION EN EL INSTITUTO DE EMPRESA

UN FUTURO LLENO DE CAMBIOS

El Instituto de Empresa ha organizado unas completas jornadas sobre el sector de la automoción en las que quedó patente el cambio que se avecina para fabricantes y distribuidores de coches.

Ignacio Moltó y Espinosa de los Montero: amigos pero en posiciones opuestas.

CERCA de un centenar de asistentes, con presencia mayoritaria de representantes de concesionarios españoles, asistieron a las jornadas que el Instituto de Empresa, Anfac y Faconauto organizaron para analizar las estrategias a seguir ante los cambio que se avecinan en el sector de la automoción, motivados fundamentalmente por el nuevo reglamento que, sobre la distribución de automóviles, está elaborando la Comunidad Europea. Para fabricantes y distribuidores este nuevo reglamento supondrá la revisión de los contratos existentes, ya que el proyecto sobre el que se trabaja en Bruselas prevé la generalización del multimarquismo y refuerza la posición del concesionario ante el fabricante. Además, en estas jornadas en las que intervinieron 17 ponentes, se analizó la situación del mercado español y los cambios que sufrirá este mercado ante la transformación progresiva del comprador y a la vista de lo sucedido en otros países de obligada referencia, como Estados Unidos o Inglaterra. Así mismo se planteó la creciente importancia del vehículo de ocasión, que se convertirá en una fuente importante de ingresos para los concesionarios, la también creciente importancia de la venta a flotas y el papel cada vez más importante del leasing y el renting.

Tras una introducción en la que el moderador, Carlos Espinosa de los Montero -presidente de Anfac-, analizaba 1994 en el que, aunque para los concesionarios fue un mal año, los fabricantes experimentaron una mejora generalizada de resultados, el secretario de Estado de Industria, Juan Ignacio Moltó protagonizó la intervención más esperada. Sin embargo, su intervención no despejó las dudas sobre las medidas que se van a tomar para apoyar el sector cuando el Renove acabe y, ante la demanda de fabricantes y concesionarios de la supresión del impuesto de matriculación como medida para reactivar el mercado, Moltó expresó su desacuerdo aduciendo: «No creo que el impuesto de matriculación sea el único problema industrial del sector en este país».

Otro de los puntos que levantó la polémica entre los asistentes y el secretario de estado, que considera que el futuro está en la exportación, fue su teoría de que las medidas a tomar deberán estar encaminadas a beneficiar la industria española, barajando la idea de que lo interesante puede ser mantener un mercado interior atractivo para el producto fabricado en España, cuya política industrial «ha acrecentado la credibilidad de que tenemos un futuro como productores». Ante esta argumentación, tanto Anfac como Faconauto expresaron su desacuerdo con la discriminación de los vehículos importados, porque sería un elemento perturbador del mercado.

A Francisco Salazar Simpson, como presidente de Faconauto, le tocó analizar el sector de los concesionarios. Utilizando como referencia Estados Unidos y la Unión Europea, donde el número de puntos de venta ha bajado considerablemente en los últimos años, barajó la posibilidad de que los distribuidores estén ante una reconversión, reconversión que en los 70 afectó a los fabricantes y en los 80 a los proveedores. También analizó las características de los nuevos compradores y los más novedosos sistemas de venta, asegurando que en el futuro el cliente será el centro de todo y remarcando la necesidad de que concesionarios y marcas trabajen en estrecha colaboración.

Por su parte Miguel Aguilar, director del departamento económico de Anfac, se ocupó de las previsiones de demanda, vislumbrando una mejoría a corto plazo pero asegurando que la incertidumbre sobre el futuro es muy grande porque el índice de confianza del consumidor es un parámetro muy importante que no se puede valorar objetivamente, lo que hace imposible realizar unos cálculos ajustados; según se mueva este índice de confianza las previsiones de ventas pueden variar casi un 16 por ciento.

Aguilar aseguró que el segundo semestre del 95 es impredecible y manifestó su deseo de alcanzar a final de año el 5 por ciento de incremento previsto, pero expresó su temor de que ese incremento se quede tan sólo en un 4 por ciento. Por su parte, el abogado Antonio Creus realizó una exhaustiva exposición sobre el nuevo reglamento y las alternativas que suponen los acuerdos de franquicia, de venta exclusiva y el sistema de selección selectiva. Frente a éstos el nuevo reglamento introduce la posibilidad del plusmarquismo así como la fijación de ventas de

Francisco Manuel Salazar Simpson

FACONAUTO Federación de Concesionarios de automóviles.

«El paso al nuevo modelo vendrá acompañado de convulsiones. Habrá que hacerlo rápidamente»

Miguel Aguilar

Anfac (Departamento económico)

«De los parámetros que inciden en la venta de automóviles, el paro es el que más influye»

Antonio Creus

Abogado del Bufete Cuatrecasas (Bruselas)

«Habría que crear una Asociación Española para el arbitraje en el sector de la automoción»

David Beck

Lex Service: importante grupo del Reino Unido con 101 concesionarios.

«En el Reino Unido los cambios repercutirán poco en el equilibrio de poder entre concesionario y proveedor»

Marc Martí

The Boston Consulting Group

«Afianzar la imagen de marca es fácil para los fabricantes de élite pero muy difícil para los masivos»

José Aranguren

Cepsa División de Lubricantes

«Más de una tercera parte del parque de cada marca utiliza los aceites recomendados por el fabricante»

José Carlos de Salamanca

C. de Salamanca (Concesionario de Automóviles)

«El nuevo Reglamento pretende garantizar mayor libertad para comprar y vender recambios»

Juan José Díaz Ruiz

Audi (División de Ventas a la Exportación)

«Buscamos la especialización de nuestras redes para dar la imagen que requiere una marca de lujo»

común acuerdo o por medio del arbitraje.
Para David Beck, con larga trayectoria en el mercado de la distribución del Reino Unido, la experiencia Saturno -marca de General Motors- sirve para demostrar que el producto solo no basta y es necesario cuidar con mimo todo lo que rodea la compra de un vehículo, convirtiendo al cliente, como otros ponentes también pusieron de manifiesto, en lo más importante. Según su opinión, el objetivo de la reglamentación que se prepara es fomentar la competencia, en aras de los intereses del consumidor, opinión que también expresaron en sus respectivas ponencias tanto José Aranguren como Carlos de Salamanca, que analizaron el nuevo papel que tendrán los recambios en las concesiones, mientras que Marc Martí, del Boston Consulting Group, recalcó la importancia que tiene la imagen de marca para la que es muy importante la definición clara de sus cualidades, identificadas a través del mensaje.
La estrategia de Audi, centrada en la especialización para mejorar la atención al cliente, con menos concesionarios pero más profesionalizados, sirvió a Juan José Díaz Ruiz para hacer una detallada y minuciosa exposición sobre los cambios que a nivel mundial se están produciendo en la comercialización de automóviles.
Otro de los temas que se analizó detenidamente en estas concentradas jornadas fue el mercado del coche usado. Julián Pascual, Santiago Gómez Pintado y Manuel Conde coincidieron al señalar la preponderancia que va adquiriendo el vehículo de ocasión, que en mercados muy desarrollados supone una importante área de negocio para las concesiones. Sin embargo, según los tres ponentes que disertaron sobre este tema sería conveniente acabar con las actuales placas de matrículas y contar con una normativa adecuada que certifique y controle el estado y la calidad de los usados, dando una garantía equiparable en tiempo y cobertura a las de los vehículos nuevos.
También la importancia creciente de las ventas a flotas, que el rent-a-car lidera, fue motivo de estudio. Esta forma de venta, cada vez más extendida, tiene ventajas e inconvenientes como pusieron de manifiesto Javier Barandiarán, José Luis Urrestarazu y Gerardo García Abad en sus respectivas alocuciones de las que puede desprenderse que, como consecuencia del acortamiento de los ciclos de renovación de flotas, aparece el mercado del coche seminuevo para el que habría que buscar soluciones. Por su parte Miguel Loboff destacó las ventajas del renting, un servicio con un crecimiento asegurado en España, sobre el que los fabricantes pueden tener distintas áreas de influencia, mientras que Erich Krohn cerraba las jornadas exponiendo el concepto de gestión integral de automóviles, que permite adaptar cada operación a las necesidades concretas del cliente.

Mª Jesus Beneit
FOTOS: José Antonio Diaz

Julián Pascual

«Con la recesión en la venta de nuevos se vuelve la vista al usado como generador de beneficios»

Peugeot (Departamento de política y ventas de vehículos de ocasión)

Santiago Gómez Pintado

«Debería haber una normativa adecuada para controlar el estado y la calidad de los usados»

Otaysa (Concesionario de Automóviles)

Manuel Conde Rodríguez

«Los vehículos de ocasión han pasado de ser una actividad casi marginal a convertirse en estrellas»

Manuel Conde S.A. (Concesionarios de Automóviles)

Jaime Barandiarán

«El volumen más importante del mercado de flotas son los rent-a-car y la demanda sigue creciendo»

Ford (Departamento de rent-a-car y leasing)

José Luis Urrestarazu

«Los fabricantes se benefician del buen escaparate que suponen las empresas dedicadas al rent-a-car»

Federación Nacional de Alquiler de Autos con y sin conductor

Gerardo García Abad

«La venta de flotas puede llegar a suponer una red de distribución paralela, en perjuicio del concesionario»

Asociación Nacional de Concesionarios Seat, Audi y Volkswagen

Miguel Loboff

«El renting es un sistema de alquiler, a un plazo determinado, mediante el pago de una cuota mensual»

Diaf Spania S. A. (Grupo Barclays Bank)

Erich Krohn

«La gestión integral de automóviles es el futuro de la comercialización de hasta el 40% de los vehículos»

Volkswagen Finance S. A. (Grupo Volkswagen)

PRECIOS NUEVOS

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

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● 145 1.4i	1.825.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	30.000	Serie	150.000	-	Serie
● 145 1.4i Luxe	1.935.000	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
● 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	4.167.000	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
● 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 Lona	916.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.675.136	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	110.000	-	-	125.000	-
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-	-
ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. lona	2.029.100	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	106.800	-	50.850	-
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	106.800	-	50.850	-
AUDI															
● 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 2.6 V6	4.165.000	2.598	150	220	9,1	9,8	447,9	Serie	76.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A4 2.6 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
● 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	6.164.000	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	5.468.000	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 anb	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 2.6 V6 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 2.6 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	6.606.000	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.

R.B.E. 20696

SUPERCREDITO COCHE
DESDE 26.580* PTAS. AL MES POR MILLON
HASTA 48 MESES PARA PAGAR
TRAMITADO EN 24 HORAS
ENTRADA MINIMA 10%
Entidad de financiación Bansafina
Grupo Santander
Para más información
Superlínea Santander
902 11 22 11
*CUOTA MENSUAL POR CADA MILLON DE PESETAS, AL 12,50% NOMINAL (T.A.E. 14,28% INCLUIDA COMISION DE APERTURA) EN UN PLAZO DE 48 MESES.

PRECIOS USADOS

MODELO	93	92	91	90	89
R-19 RL/ Dove 1.4 3p	1060	—	—	—	—
R-19 S 1.8 3p	1190	—	—	—	—
R-19 RSI 1.8i 3p	1370	—	—	—	—
R-19 16V 3p	1630	—	—	—	—
R-19 S 1.9 DT 3P	1400	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1110	—	—	—	—
R-19 RN 1.4 4/5p	1220	—	—	—	—
R-19 S 1.8 4/5p	1240	—	—	—	—
R-19 RT 1.8 4/5p	1340	—	—	—	—
R-19 RT 1.8i 4/5p	1480	—	—	—	—
R-19 RTI 1.8i 4/5p	1510	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-19 RL/Drive 1.4 4/5p	1190	—	—	—	—
R-19 RL/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 16 V	2120	—	—	—	—
R-19 16V 4/5p	1690	—	—	—	—
R-21 TS	1200	1020	920	820	700
R-21 GTS	1340	1140	1030	920	780
R-21 TXE	1700	1440	1330	1160	990
R-21 GTX	1430	1220	1100	980	840
R-21 TX i	1840	1570	1410	1260	—
R-21 GTI	1720	1460	1320	—	—
R-21 2 L Turbo	2490	2110	1920	1720	1380
R-21 GTD	1410	1200	1080	960	820
R-21 Turbo D	1590	1350	1220	1090	930
R-21 Turbo DX	1710	1460	1310	1170	1000
R-21 Nevada GTS	1440	1230	1110	990	840
R-21 Nevada TXE	1760	1500	1350	1200	1030
R-21 Nevada TXE Fam.	1740	1470	1330	1180	960
R-21 Nevada GTD	1510	1280	1160	1030	880
R-21 Nevada Turbo D	1800	1540	1390	1240	1060
R-21 Nevada Turbo DX	1900	1620	1460	1300	1110
R-25 GTX	—	—	—	1100	950
R-25 TX	—	1600	1360	1230	1100
R-25 TX i	—	1980	1670	1510	1340
R-25 V6 i	—	2310	1970	1770	1580
R-25 V6 i Baccara	—	2780	2360	2120	1900
R-25 V6 Turbo	—	2890	2460	2220	1970
R-25 V6 Turbo Baccara	—	3400	2890	2610	2320
R-25 Turbo D	—	1780	1510	1360	1220
Espace GTS	—	1800	1530	1380	1240
Espace TXE	—	2160	1850	1670	1410
Espace TXE Quadra	—	2390	2030	1820	1640
Espace Turbo D	—	1980	1680	1500	1150
Espace Turbo DX	—	2220	1900	1700	1320
Espace RN 2.2 i	2100	1800	1620	—	—
Espace RT 2.2 i	2550	2190	1970	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2750	2330	2110	—	—
Espace RXE V6 i	3130	2650	2410	—	—
Espace RN 2.1 DT	2250	1900	1730	—	—
Espace RT 2.1 DT	2630	2230	2020	—	—
Alpine V6 Turbo	5030	4210	3750	3390	2930

ROVER

MODELO	93	92	91	90	89
111 L	730	620	560	—	—
111 L 5p	780	660	600	—	—
114 S/Si	880	750	680	—	—
114 S 5p	860	730	660	—	—
114 SL/Si 5p	910	770	700	—	—
114 GS 5p	990	840	760	—	—
114 GTi	1080	910	830	—	—
214 Si	1100	940	850	770	—
214 GSi	1280	1080	980	890	—
216 S	—	—	—	470	420
216 Sprint	—	—	—	500	450
216 SE/EFI	—	—	—	580	420
216 Vitesse	—	—	—	660	580
216 GSi	1470	1250	1140	—	—
216 GTi 3p /5p	1550	1310	—	—	—
220 GTi 3p /5p	1550	1310	—	—	—
414 GSi	1250	1063	960	—	—
416 GSi	1370	1160	1050	—	—
416 GTi	1400	1180	1060	—	—
420 GTi	1560	1320	—	—	—
820 Si	—	1380	1220	1050	890
820 Si Nuevo	2330	1980	—	—	—
827 Sterling/Vitesse	3000	2540	—	—	—
Metro 1.3	—	—	—	340	290
Metro MG	—	—	—	420	340

MODELO	93	92	91	90	89
Metro 4p	—	—	—	390	320
Maestro 2.0 ER	—	700	590	500	420
Montego 1.6 SL	—	620	560	500	440
Montego GSI 2.0	—	700	610	570	500
Montego GTi 2.0	—	740	680	590	540
Montego State 2.0 GTi	—	770	700	620	560
Montego DSL Turbo	—	770	660	590	540
Montego LDi 2.0	1060	900	—	—	—

SAAB

MODELO	93	92	91	90	89
900i	—	—	1300	1060	950
900i 16V	1850	1660	1490	1220	1090
900S	2000	1710	1520	1330	1130
900 Turbo 16V	—	—	—	1070	920
900i 16V Cabrio	3140	2830	2470	2100	1780
900 Turbo Cabrio	3710	3150	2660	2030	1710
9000i 16V 2.0/2.3	2400	2180	1950	1530	1360
9000 CDi 16V 2.0/2.3	2500	2300	2100	1700	1530
9000 Turbo 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1440
9000 CSi 2.0/2.3	2800	2520	2260	—	—
9000 CS Turbo	3500	3150	2830	2550	—
9000 CD T. 16V 2.0/2.3	3100	2650	2250	1710	1460
9000 Ibo Line/S 2.0/2.3	3900	3320	2800	2140	1800

SEAT

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

SKODA

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

SUBARU

MODELO	93	92	91	90	89
Legacy GL 1.8 16V Sedan	1440	1300	1100	—	—
Legacy GL 1.8 16V SW	1480	1330	1130	—	—
Legacy 2.0 Turbo 4WD	2390	2000	1780	—	—
Legacy GX 2.2 Sedan	1730	1450	1290	—	—
Legacy GX 2.2 SW 4WD	1960	1630	1460	—	—
Subaru SVX 3.3 24V	3640	3020	—	—	—

SUZUKI

MODELO	93	92	91	90	89
Swift 1.0 GL	670	—	—	—	—
Swift 1.3 GL	760	650	580	520	460
Swift 1.3 GS	830	—	—	—	—
Swift GTI 16V	1030	870	790	700	600
Swift Sedan 1.6 GLX	1020	880	780	690	590
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	—	1000	900	810	720
Swift Cabrio 1.3	1320	—	—	—	—

TOYOTA

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

VOLKSWAGEN

MODELO	93	92	91	90	89
Polo Bunny 1.0 y 40 C	—	500	450	340	260
Polo 45 C y Fox 1.0	—	540	480	360	290
Polo 55 CL y Fox 1.3	—	590	530	400	310
Polo Classic C 1.3	—	530	490	360	280
Polo Classic CL 1.3	—	610	550	410	310
Polo Classic Bel Air	—	560	500	440	370
Polo Fox Diesel	—	610	510	460	430
Polo Classic CL D	—	630	580	440	410
Polo Coupé Fox 1.0	710	600	550	490	420
Polo Coupé CL	760	650	590	530	450
Polo Coupé GT 55 cv	850	720	650	590	500
Polo Coupé GT 75 cv	960	810	740	660	560
Polo Coupé GT G40	1120	950	—	—	—
Golf CL 60 3p	1090	920	—	—	—
Golf CL 75 3p	1280	1090	—	—	—
Golf GL 75 3p	1370	1170	—	—	—
Golf GL 90 3p	1480	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 3p	1570	1300	—	—	—
Golf CL 60 5p	1150	970	—	—	—
Golf CL 75 5p	1340	1150	—	—	—
Golf GL 75 5p	1450	1240	—	—	—
Golf GL 90 5p	1540	1320	—	—	—
Golf GL 90 5p Aut.	1680	1440	—	—	—
Golf GL 90 y GTI 5p	1820	1560	—	—	—
Golf VR6 5p	2640	2260	—	—	—
Golf CLD 5p	1390	1190	—	—	—
Golf GTD 5p	1680	1140	—	—	—
Golf GTTD 5p	1580	1340	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	—	1010	860	770	690
Golf Sprinter 4 p	—	1060	900	810	730
Golf CL 75 cv 2 p	—	1070	920	830	700
Golf CL 75 cv 4 p	—	1140	970	830	750
Golf CL 90 cv 2 p	—	1220	1040	940	780
Golf CL 90 cv 4 p	—	1280	1100	940	850
Golf GTI 112 cv 2 p	—	1300	1120	1000	850
Golf GTI 112 cv 4 p	—	1350	1170	1050	890
Golf GTI 16 v 2p	—	1490	1270	1140	960
Golf GTI 16 v 4 p	—	1560	1330	1200	1010
Golf CL D 2 p	—	1060	900	810	620

MODELO	93	92	91	90	89
Golf GL D 4 p	—	1130	950	860	670
Golf GTD 2 p	—	1250	1060	820	630
Golf GTD 4 p	—	1310	1120	1010	7700
Golf Cabrio GLI	—	1370	1170	1050	890
Golf Cabrio Quartet	—	1530	1300	1170	990
Vento CL 75	1240	1050	—	—	—
Vento CL 90	1320	1120	—	—	—
Vento GL 75	1400	1190	—	—	—
Vento GL 90	1480	1250	—	—	—
Vento GL 90 Aut.	1570	1330	—	—	—
Vento GT	1840	1560	—	—	—
Vento CLD	1320	1120	—	—	—
Vento CLTD	1580	1340	—	—	—
Jetta CL 75 cv	—	720	610	560	500
Jetta CL 90 cv	—	780	670	600	540
Jetta GT	—	1030	890	760	570
Jetta CLD	—	830	710	630	570
Jetta CL TD	—	840	720	640	580
Passat CL 90 cv	1400	1190	1070	960	830
Passat GL 90 cv	1540	1300	1250	1120	1000
Passat GL 112 cv	1760	1490	1350	1200	1090
Passat GT 16 v	1960	1760	1580	1420	1280
Passat CL TD	1510	1280	1160	1030	880
Passat Variant CL 90 cv	1400	1190	1000	900	810
Passat Variant GL 112 cv	1940	1650	1480	1320	1130
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	940
Corrado 1.8 v	2070	1750	1480	1340	1210
Corrado G 60	2380	2020	1710	1540	1390
Scirocco GT	—	—	770	660	540
Scirocco GTX	—	—	900	770	600
Scirocco GT 16V	—	—	850	770	650

VOLVO

MODELO	93	92	91	90	89
244 GL	—	—	1310	1130	960
244 GIT	—	1490	1350	1220	990
244 GLD	—	—	—	1060	800
245 GL	—	—	1220	1100	840
245 GLD	—	—	1270	1130	660
Polar	—	1800	1620	1380	—
340 GL	—	—	—	730	660
340 Plus	—	—	960	860	740
360 GLE	—	—	—	990	770
360 GIT	—	—	1150	1040	810
440 GL	—	1240	1120	950	—
440 GLS	—	1390	—	—	—
440 GLI	1570	1330	—	—	—
440 GLT/GLE	1770	1500	1360	1210	1030
440 Turbo	1950	1650	1490	1330	1140
440 GL	1610	1370	1230	1100	—
460 GLE	1850	1570	1420	1260	1080
460 Turbo	1950	1650	1490	1330	1140
480 ES	2020	1720	1550	1380	1180
480 ES Turbo	2140	1820	1640	1460	1250
740 GL	—	—	—	1120	920
740 Master y 2.0	—	1790	1610	1370	—
740 GLE	—	—	—	1400	1150
740 GLI	—	—	—	—	1020
740 GLD	—	—	—	1050	910
740 200 cv	—	3000	2690	2290	—
740 Turbo Diesel	—	—	—	1400	1210
740 Turbo Intercooler	—	—	—	1390	1160
740 Master	—	1780	1580	1340	—
745 GLE	—	—	—	1360	1150
745 Turbo Diesel	—	1840	1680	1320	1170
745 Turbo Intercooler	—	1810	1660	1390	1160
760 GLE	—	—	—	1390	1740
760 Turbo Diésel	—	—	—	1970	1670
760 Turbo Intercooler	—	—	—	2040	1760
780	—	4020	3720	3470	2940
850 GLT	2920	2470	—	—	—
850 GLT Aut.	3130	2640	—	—	—
940 y Royal	2260	1920	1730	—	—
940 GL E/ 16V	2100	1790	1610	—	—
940 GL E TD	2400	2040	1840	—	—
940 Turbo Diesel	2100	1900	—	—	—
940 Turbo y 940 TD STW	3100	2640	—	—	—
940 2.3 i STW	2150	1820	1650	—	—
940 16V STW	2340	1990	1790	—	—
940 TD STW	2440	2070	1870	—	—
940 Turbo STW	2980	2520	2270	—	—
960 Turbo	3490	2970	2680	—	—
960 24V	3490	3973	2680	—	—
960 24V SW	3540	3010	2710	—	—

COMPRAR Y VENDER

YAMOVIL

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

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

PEQUENOS Y MEDIOS

ALFA ROMEO 33 1.7E A/A	92	1.250.000
AUDI 80 2.3 E A/A	92	2.450.000
CITROËN AX 1.4 GTI	91	925.000
CITROËN AX 1.4 GTI A/A	93	1.180.000
CITROËN AX 1.4 TGS 5P A/A	92	950.000
CITROËN AX FIRST A/A	94	990.000
CITROËN XANTIA 1.8I SX A/A	94	2.180.000
CITROËN ZX 1.4I A/A	91	1.150.000
CITROËN ZX 1.4I REFLEX A/A	92	1.275.000
FIAT UNO 45 S 3P	91	550.000
FIAT UNO 45 S 5P	91	675.000
FORD ESCORT 1.6 16V A/A	94	1.750.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA A/A	92	1.275.000
FORD ESCORT CLX 1.6 A/A	92	1.180.000
FORD FIESTA 1.1 CHEERS	94	925.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	93	2.550.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	95	2.850.000
FORD MONDEO GHIA FE	93	
FORD ORION 1.6 16V A/A	93	1.480.000
FORD ORION 1.6 CLX A/A	92	1.180.000
FORD SIERRA 2.0 I CLX A/A	92	1.450.000
FORD SIERRA 2.0I GHIA A/A	91	1.550.000
FORD SIERRA 2.0I GL	91	1.275.000
HONDA ACCORD 2.0I 16V FE	94	2.450.000
HONDA CONCERTO 1.5 GL	94	1.480.000
LANCIA DEDRA 2.0I A/A	92	
NISSAN PRIMERA 2.0 SLX A/A	92	1.580.000
OPEL ASTRA 1.4 GL 5P	92	1.180.000
OPEL ASTRA 1.4 GL A/A	93	1.450.000
OPEL ASTRA 1.6 GLS A/A	94	1.750.000
OPEL ASTRA 1.6 SI A/A	94	1.750.000
OPEL CORSA 1.2 SWING 4P	92	780.000
OPEL CORSA 1.4 SI	94	1.380.000
OPEL TIGRA 1.6 16V FE	95	2.250.000
OPEL VECTRA MERIT	94	2.150.000
PEUGEOT 106 1.4 XT A/A	93	
PEUGEOT 205 AUT. A/A	90	1.050.000
PEUGEOT 306 XR 1.6	93	1.480.000
PEUGEOT 405 2.0 EMBASSY	94	
PEUGEOT 405 EXCLUSIVE A/A	92	1.650.000
PEUGEOT 405 SRI A/A	91	1.575.000
RENAULT 19 1.4 RL 5P	93	1.180.000
RENAULT 19 1.8I RT A/A	93	1.580.000
RENAULT 19 TSE 1.4 A/A	91	1.150.000
RENAULT 19 TXE 1.8I A/A	92	1.350.000
RENAULT 21 GTI 12V FE	92	1.650.000
RENAULT 21 TXE F.E.	90	1.180.000
RENAULT 21 TXE NEVADA A/A	88	1.150.000

YAMOVIL COMPRA AUTOMOVILES SEMINUEVOS

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

CENTRAL DE COMPRAS:
C/ EMBAJADORES, 139.
VENTAS:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
EMBAJADORES, 139

GRANDES Y DEPORTIVOS

ALFA ROMEO 155 2.5 V6 FE	92	2.450.000
AUDI 100 2.2 E A/A	89	1.550.000
AUDI COUPE 2.3 F.E.	90	2.250.000
BMW 520I F.E.	91	2.750.000
BMW 730 F.E.	92	3.950.000
CITROËN ZX VOLCANE A/A	92	1.550.000
CITROËN ZX VOLCANE FE	91	1.475.000
FIAT PUNTO 60 CAB. 0 KM	94	
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	91	1.750.000
FORD ESCORT COSWORTH	94	3.650.000
FORD ESCORT COSWORTH	93	
FORD ESCORT XR3I 130CV	92	
FORD FIESTA XR2I 130CV	92	1.280.000
FORD SCORPIO 2.0 EX. FE	93	2.450.000
FORD SIERRA XR4I 3P F.E.	92	1.550.000
HONDA CIVIC CRX CABRIO	93	
LANCIA DELTA INTEGRALE	92	2.475.000
LANCIA DELTA INTEGRALE	92	2.350.000
MERCEDES C-280 ELEGANC.	93	
MITSUBISHI ECLIPSE 16V	92	
MITSUBISHI ECLIPSE GS	91	
OPEL ASTRA GSI 16V	92	1.980.000
OPEL ASTRA GSI 16V FE	93	2.150.000
OPEL CALIBRA 16V F.E.	92	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0I6V F/E	94	
OPEL CALIBRA 2.0I F.E.	92	2.180.000
OPEL KADETT 2.0 GSI A/A	90	1.350.000
OPEL OMEGA 2.0 GLS DIA.	90	1.575.000
OPEL OMEGA 2.6I CD F.E.	92	2.350.000
PEUGEOT 405MI 16V A/A	91	1.850.000
PEUGEOT 405MI 16V A/A	91	1.850.000

MOTOR DIESEL E INDUSTRIALES

CITROËN C-15 RD	93	1.280.000
CITROËN C-15 RD CUMBRE	94	1.390.000
CITROËN C-15 RD FAM.	93	1.380.000
CITROËN C-25 GV SOBREL.	92	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 D AVANT.	92	1.350.000
CITROËN ZX 1.9 D AVANT	93	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 TD A/A	93	1.750.000
DAIHATSU FEROZA 1.6 16V	92	1.550.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.280.000
FORD COURIER 1.8D MIXT	92	
FORD TRANSIT D COMBI	92	1.675.000
LADA NIVA IKRA	93	
NISSAN PATROL TOP LINE	92	2.650.000
NISSAN PATROL TOP LINE	93	2.950.000
NISSAN TERRANO II SLX	94	2.750.000

INMEJORABLES CONDICIONES DE FINANCIACION

COMPRAR Y VENDER

Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS

VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

•FINANCIACION VW CREDIT

• AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

VALDERRIBAS 75 28007 MADRID

TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

¡BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca 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. Multrafic. 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. Noches. Aquiles. Tel: (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, garantía. Ocasión. 690.000 ptas. Tel:725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GL 1.6. Rojo, buen estado, M-JK. Garantizado, buen precio. Tel: 988 41 16 48/41 11 62.

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

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

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

PORSCHE 944 Turbo 220 CV, piel, A/A, asientos eléc., etc. 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. 1995, sin uso. Oportunidad. Tel: 725 86 21/22.

ALFA GTV 2.5 V6. 90.000 Km originales, A/A, etc, buen precio. Tel: 725 86 21/22.

SUZUKI SJ 413 descapotable, techo fibra, extras, rojo, interesante. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

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

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

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

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

VOLKSWAGEN Polo Fox 1.3. Sólo 40.000 Km. Tel: 725 86 21/22.

VOLVO 340 GL. Precio: 600.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 E aut. Año 90, negro met., extras. Garantía 1 año. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 5 GT Turbo Competición. M-GW. Precio: 250.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

TRIUMPH Spitfire MKIII original. Año 62, restaurado, buen precio. Tel: 725 86 21/22.

VOLVO 440 Turbo. M-JM, rojo, extras, impecable. Buen precio. Tel: 725 86 21/22.

FORD Sierra 2.0i Ghia. 4p, equipo total. Admitimos cambio. Garantía escrita. Tel: 725 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajo. Varios. Tel. 725 86 21/22.

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. Tel: (968) 78 27 27. Llamar horas oficina.

MERCEDES 300 E 24V.Año 90, negro met., ABS, ASR, A/A, llantas, piel, aut. 80.000 Km. Precio: 3.900.000 ptas. Tel: 908 69 88 85. Raúl.

BMW 750I. Coche dirección. Año 91, 64.000 Km, en garaje, como nuevo, F/E, asc. E/E traseros, doble airbag, llanta cruz, techo eléct., pintura diam., cortina trasera, alarma, único propietario. 5.490.000 ptas.Tel: (956) 67 79 63.

PORSCHE 968 CABRIOLET

Rojo. Año 92

Completamente equipado.

5.500.000 Ptas.

Tel: 415 00 19

(Noches)

DATOS Técnicos. Manuales de taller y despiece de todos los automóviles, motocicletas y furgonetas del mercado. Mecánica de competición, trucaje de motores, chapa, pintura, electricidad, climatización. Envíos toda España. Precios muy competitivos. Tel: (91) 378 07 88 /730 47 48.Fax: (91) 378 07 88.

¡ANUNCIESE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Basauri,17
Madrid 28023

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 X 40 mm. cuyo importe es de 10.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 558 97 59.
Junto con el cupón envíe el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Viajes, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____ Firma

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	Ptas./mes(*)	PRECIO
BMW 325 CABRIO CUERO F/E	1987	41.413	2.090.000
BMW 525 I DB F/E	1987	76.983	3.790.000
CITROEN AX 14 D COMERCIAL	1991	16.047	890.000
CITROEN XANTIA 2.0I 16V A/A	1994	50.578	2.490.000
CITROEN XANTIA 1.9 TDSX	1994	76.983	2.875.000
CITROEN XM 3.0 V6 A/A ABS	1992	33.515	1.650.000
CITROEN XM 3.0 V6 A/A ABS CUERO	1993	48.546	2.390.000
FORD ESCORT XR3I 16V CABRIOLET	1992	36.790	1.890.000
FORD MONDEO 2.0 SI 16V	1994	54.640	2.690.000
HONDA LEGEND 2.7I 24V V6 F/E	1994	40.421	1990.000
MERCEDES 260 E	1991	62.765	3.090.000
MERCEDES 300 DIESEL F/E	1987	79.015	3.890.000
MERCEDES 300 E 24V F/E	1991	79.015	3.890.000
OPEL OMEGA 2.0I CD A/A ABS	1994	37.423	1.190.000
PEUGEOT 306 XSI 2DT	1994	45.705	2.250.000
PEUGEOT 605 SRDT	1994	50.578	2.490.000
RENAULT 19 1.9 D	1991	23.359	1.150.000
RENAULT CLIO 1.7 S A/A	1992	21.328	1.050.000
ROVER 820 SI LUXE A/A ABS CUERO-MADERA	1994	55.859	2.750.000
SEAT TOLEDO 16V A/A ABS	1992	32.296	1.590.000

(*) 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 70. 28045 MADRID
Paseo de las Delicias, 65 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.

Modelo	Año	Ptas./mes(*)	GARANTIA
PEUGEOT 306 SEDAN D	1994	45.671	12 MESES
PEUGEOT 306 XR 1.6	1994	35.043	12 MESES
PEUGEOT 405 EMBASSY 1.8	1994	47.734	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1991	30.365	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDT	1991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVDT AUT	1994	76.983	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1990	40.421	12 MESES
PEUGEOT J-5 COMBI 9 PLAZAS	1992	35.546	12 MESES
AUDI 100 CD A/A E/E C/C	1987	20.109	12 MESES
CITROEN BX 16V E/E	1993	34.328	12 MESES
CITROEN XANTIA 16V A/A ABS E/E	1993	45.703	12 MESES
CITROEN XANTIA TD	1993	56.671	12 MESES
CITROEN XM 3.0 V6 CUERO E/E	1992	48.546	12 MESES
CITROEN ZX 1.8 T AGRA	1994	34.023	12 MESES
FIAT TIPO 2.0 16V A/A	1992	24.171	12 MESES
FORD MONDEO 2.0 SI 16V	1994	54.640	12 MESES
FORD TRANSIT COMBI 5	1994	44.484	12 MESES
NISSAN SERENA DLX COMBI 5	1994	42.453	12 MESES
RENAULT CLIO 1.4 RT	1991	19.297	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

PEUGEOT

JUNTO A METRO LEGAZPI

A. ARGÜELLES

SEGURIDAD

a la hora de COMPRAR su AUTOMOVIL

Andrés Mellado, 76. Tels.: 549 57 88 - 549 84 71. 28015 Madrid

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

ALFA ROMEO	MES
33 1.7, 88, A/A	16.000
164 TURBO, 91, A/A	57.000
AUDI	**MES**
90 2.2 INY, 89	46.000
100 2.2, 88	42.000
100 2.2 E, 91, A/A	44.000
100 2.2I, 89	39.000
100 2.6I, 93	80.000
100 TDI, 91	75.000
BMW	**MES**
320I COUPE, 92	55.000
320I COUPE, 94	72.000
325I, 86	33.000
325I, 87	34.000
520I, 90	54.000
520I, 89	49.000
520I 24V, 91	65.000
525I 24V, 91	75.000
525I 24V AUT., 90	76.000
525 TDS, 92	95.000
525 TDS AUT, 92	96.000
628 CSI, 80	35.000
M-3, 90, FE	82.000

CITROEN	MES
AX 11 VIVACE, 91	18.000
AX 14 IMAGE, 90	18.000
AX 14 GT, 91, A/A	21.000
AX 14 TGS, 3P, 91	18.000
BX TRS 1.6, 84	13.000
BX TZD TURBO, 92, A/A	38.000
XM 2.0I GL, 91	38.000
ZX 1.6i AV 5P, 92	34.000
ZX 1.9I VOLC., 91	28.000
FIAT	**MES**
CROMA 2.0 IE, 89, A/A	24.000
TEMPRA 1.6S, 92	52.000
UNO 70 SXI, 92	21.000
FORD	**MES**
ESCORT XR3I, 92	27.000
ESCORT XR3I, 89, A/A	25.000
FIESTA 1.3 PACHA, 92	19.000
FIESTA 1.6S 3P, 91	17.000
FIESTA XR2I 16V, 92	26.000
MONDEO 2.5 V6 24V, 95	77.000
ORION 1.6 GHIA, 91	24.000
SCORPIO 2.4I, 89	29.000
SIERRA 2.0I, 88	19.000
SIERRA 2.0I, 91	36.000

LANCIA	MES
DEDRA 2.0 IE, 92, A/A	41.000
DEDRA 1.8, 90, A/A	26.000
THEMA TUR. 16V, 89	42.000
Y-10 TURBO, 86	10.000
MERCEDES-BENZ	**MES**
230 E, 86, A/A	51.000
250 TD, 91	94.000
300CE, 90	100.000
300CE 24V 5V, 91	135.000
300E AUT., 92	110.000
300E 24V. AUT., 92	124.000
300E 24V, 93	98.000
300E 4 MATIC, 89	70.000
300TE, 86	80.000
500SE, 93	237.000
MITSUBISHI	**MES**
3000 GT VR4, 91	130.000
NISSAN	**MES**
PRIMERA 2.0I SLX, 90	35.000
SUNNY SGX 3P, 91, A/A	24.000
SUNNY 1.6 GR, 93, A/A	48.000

OPEL	MES
ASTRA GSI 2.0 16V, 92	47.000
ASTRA GSI 2.0 16V, 92	48.000
KADETT 1.6 S 3P, 90	26.000
OMEGA CD, 86	23.000
OMEGA TD, 87, A/A	30.000
OMEGA 2.0 16V, 94	83.000
VECTRA GT 2.0I, 4P, 90	36.000
PEUGEOT	**MES**
405 MI 16V, 91	42.000
405 SRD TUR., 90, A/A	38.000
405 SRI, 90	33.000
PORSCHE	**MES**
911 TARGA, 82	38.000
911 SC, 82	60.000
RENAULT	**MES**
CLIO RN 1.4, 91	23.000
ESPACE TXE Q, 90	52.000
R-11 GTD, 87	16.000
R-18 FAM., 83, A/A	14.000
R-19 TSE, 90	23.000
R-19 TXI, 91, A/A	24.000
R-21 TURBO, 88, A/A	32.000
ROLLS ROYCE	**MES**
SILVER SPIRIT, 85	220.000

SEAT	MES
RITMO 65, 82	12.000
TOLEDO 1.8, 91	38.000
TOYOTA	**MES**
CAMRY SX AUT, 92	85.000
VOLKSWAGEN	**MES**
CORRADO 16V, 89, A/A	43.000
GOLF 1.8 INY, 87	35.000
GOLF GT AUT., 88, A/A	38.000
GOLF 1.8 GTI, 88	23.000
GOLF 1.8 GTI, 89	24.000
GOLF 1.8 GTI 16V, 91	26.000
GOLF G-60, 91, A/A	41.000
POLO COU. 1.3 GT, 91	19.000
MOTOCICLETAS	**MES**
HONDA NSR 125 R, 93	15.000
TODOTERRENO	**MES**
JEEP CHEROKEE 2.1, 90	62.000
JEEP CHEROKEE LI., 91	56.000
LADA NIVA 1.6 4X4, 93	22.000
MITSUBISHI MON.92	84.000
NISSAN PATROL, 90	52.000
OPEL FRONT., 92	60.000
SUZUKI VITARA, 91	34.000
TOYOTA LAND C, 92	140.000

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

COMPRAR Y VENDER

AUTOMÓVILES GRAL. ORAA, 63

TEL: 562 06 02-FAX: 562 06 94
MADRID

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

Ford Probe - Full Equipe

Toyota Land-Cruiser HD-J80

Mitsubishi 3000 VR4 320 C.V. Nuevo modelo

Mercedes SL

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 cil., 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 metal., 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 cil, 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 I 2.7 TD. Año 91, pintura metalizada, techo solar, radiocasete, 40.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

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

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

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

PONTIAC Firebird. Año 93, 6c. 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, color 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 500SE. 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 600SEL. 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 metalizado, cuero negro, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

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

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

MERCEDES 300CE 24V. Año 92, antrazith, 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 Coupé 2.2E. Año 91, metalizado, radiocasete, perfecto estado. Precio: 1.950.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

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 TODOTERRENO

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 1991-82.022 PTAS/MES
BMW 750 I FE 1990-70.061PTAS/MES
BMW 740 I V8 FE 1993-93.984 PTAS/MES
BMW 735 I FE 1991-59.808 PTAS/MES
BMW 735 I FE 1990-59.808 PTAS/MES
BMW 325 I 24V FE 1993-56.390 PTAS/MES
BMW 525 I 24V FE 1991-52.973 PTAS/MES
BMW 525 TDS FE 1993-70.061 PTAS/MES
BMW 525 TDS FE 1993-66.643 PTAS/MES
BMW 324 TD 1989-27.341 PTAS/MES
BMW 320 I 1990-27.341 PTAS/MES
MERCEDES 500 SEC FE 1984-47.846 PTAS/MES
MERCEDES 300 TDI FE 1991-71.770 PTAS/MES
MERCEDES 300 D FE 1986-41.011 PTAS/MES
MERCEDES 300 CE 24 V 1990-76.896 PTAS/MES
MERCEDES 300E 24V FE 1990-62.371 PTAS/MES
MERCEDES 300 E FE 1990-54.682 PTAS/MES
MERCEDES 190 2.5 FE 1993-58.099 PTAS/MES
MERCEDES 190 2.5 1987-29.049 PTAS/MES
AUDI 100 TDI FE 1993-59.808 PTAS/MES
AUDI 100 V6 2.8 FE 1992-56.390 PTAS/MES
AUDI 200 V-8 32V 300CV 1993-78.604PTAS/MES
PORSCHE 944 TUR. FE 1989-44.429 PTAS/MES
PORSCHE 944 FE 1986-23.923 PTAS/MES
PORSCHE 911 SC FE 1984-50.410 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 VR6 FE 1993-47.846 PTAS/MES
MAZDA RX-7 TUR. 1988-30.759 PTAS/MES
MITSUBISHI M.LARGO VARIOS-34.176 PTAS/MES
MITSUBISHI M.CORTO VARIOS-30.758 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-39.302 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

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 500 SE. Año 92, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

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

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

MARCENADO 50 Mercedes 300 E 24V. Año 91. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E. Año 90. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

MARCENADO 50 Mercedes 220 E. Año 93. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

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

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

MARCENADO 50 Audi 100 2800-4. Año 91. full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Corvette. Año 92, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 750. Año 88, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 500 SE. Año 92, full equipe. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E 24V. Año 91. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 E. Año 90. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

MARCENADO 50 Mercedes 220 E. Año 93. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

MARCENADO 50 BMW 750. Año 88, F/E. Tel: (91) 416 66 34.

FERNANDEZ BMW 524 TD. Año 89. Precio: 2.600.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Probe. Año 93. Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Suzuki Vitara. Año 90. Precio: 1.200.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ BMW 525I. Año 88. Precio: 2.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Opel Calibra 16V. Año 90. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ BMW 524 TD. Año 89. Precio: 2.600.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Seat Toledo 1.8. Año 94. Precio: 1.700.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Peugeot 106 1.4. 1.075.000 ptas. Tel: 501 22 93.

MARCENADO 50

Importación de Automóviles

NUEVOS Y USADOS (TODAS LAS MARCAS)

Gran stok en Mercedes BMW y Todo Terreno

Parking para clientes

Tel.: 91- 416 66 34

Fax : 91 - 416 68 01

AUTOS COVA 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

FERNANDEZ Volkswagen Golf GTI. Año 91. Precio. 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Sierra 2.0I. Año 91. Precio: 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93

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

FERNANDEZ Suzuki Vitara. Año 90. Precio: 1.200.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ BMW 525I. Año 88. Precio: 2.000.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Opel Calibra 16V. Año 90. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ BMW 524 TD. Año 89. Precio: 2.600.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Seat Toledo 1.8. Año 94. Precio: 1.700.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Escort Cabrio. Año 89. Precio: 1.300.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 106 1.4. Año 93. Precio: 1.075.000 pesetas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Volkswagen Golf GTI. Año 91. Precio: 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Ford Sierra 2.0I. Año 91. Precio: 1.300.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Ford Probe. Año 93 Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Suzuki Vitara. Año 90. Precio: 1.200.000 ptas. Tel: 501 22 93

FERNANDEZ BMW 525I. Año 88. Precio: 2.000 000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Opel Calibra 16V. Año 90. Precio: 2.100.000 ptas. Tel: 501 22 93.

LIÑAN Alfa Romeo 75 1.8 I. 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 474 88 52.

LIÑAN BMW 325I. A/A, D/A, elev., cierre. cuero, llantas, diciembre año 89. Mes: 28.350 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 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 19I. 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 I. Aura. A/A, elev., cierre, M-NZ. Mes: 24.150 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

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

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

LIÑAN Ford Fiesta 1.1 CLX. 5V. Moderno, año 91. Precio: 625.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.6 D Ghia. Diesel, elev., cierre, M-IG. Precio: 550.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

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

LIÑAN Ford Sierra 2.0 I. S. D/A, elev., año 90. Mes: 22.050 ptas.Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

AUTOS FERNANDEZ

SISTEMA VEHICULO OCASION

TURISMOS-INDUSTRIALES

100 VEHICULOS EN STOCK

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

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

LIÑAN Alfa Romeo 75 1.8 I. 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 474 88 52.

LIÑAN BMW 325I. A/A, D/A. elev., cierre, cuero, llantas, diciembre año 89. Mes: 28.350 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 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 I. ABS,A/A, D/A, elevalunas, cierre. M-MS. Mes: 25.725 ptas. Tel: (91)517 07 35 y 474 88 52.

LIÑAN Citroën ZX 16 I. Aura. Aire acondicionado, elevalunas, cierre, M-NZ. Mes: 24.150 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

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

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

LIÑAN Ford Fiesta 1.1 CLX. 5V. Moderno, año 91 Precio: 625.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

LIÑAN Ford Orion 1.6 D Ghia. Diesel, elevalunas, cierre, M-IG. Precio: 550.000 ptas. Tel: (91) 517 07 35 y 474 88 52.

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

LIÑAN Ford Sierra 2.0 I S. D/A, elev., año 90. Mes: 22.050 ptas.Tel: (91) 517 07 35 y (91) 474 88 52.

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

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

ALFA 33 1.5	87	575.000
AUDI 100 2.0 E AA EE CC DA	92	2.450.000
BMW 318i 4P AA DA EE CC	91	2.350.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
BMW 320i S COUPE AA CC EE	92	3.175.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
BMW 520i FE	90	2.275.000
BMW 730i A FE	87	1.950.000
BMW 750i A FE	88	3.750.000
CITROËN AX 1.4 TZD CC EE	90	745.000
CITROËN AX GT 5P AA CC EE	92	965.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN AX TRD	91	825.000
CITROËN BX 16 TRS AA EE CC	90	875.000
CITROËN C-15 CLUB	92	995.000
CITROËN C-15 RE	92	995.000
CITROËN ZX 16 AV AA CC EE	91	1.375.000
CITROËN 1.6 AURA AA CC EE	92	1.425.000
CITROËN ZX 1.9i VOLCANE AA	92	1.550.000
FIAT TIPO 1.4	90	725.000
FIAT TIPO 16V AA CC EE DA	91	1.275.000
FIAT TIPO 2.0 16V AA ABS DA	90	1.100.000
FIAT TIPO 2.0 16V AA CC EE	91	1.375.000
FIAT UNO 45S	88	590.000
FIAT UNO 70 SX IE CC EE	90	790.000
FORD COURIER	92	1.225.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.250.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.225.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	92	1.190.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	92	1.225.000
FORD ESCORT 1.4 SP	87	475.000
FORD ESCORT 1.6 16V	93	1.475.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA	88	675.000
FORD ESCORT 1.6 AA EE CC	92	1.375.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE	91	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 16V AA 2P	92	1.425.000
FORD ESCORT CABRIO EE CC	92	1.750.000
FORD ESCORT CLX AA	91	1.125.000
FORD FIESTA 1.1	88	445.000
FORD FIESTA 1.1	93	825.000
FORD FIESTA 1.4 3P	87	475.000
FORD FIESTA 1.4 CLX	90	795.000
FORD FIESTA 1.6S AA	93	975.000
FORD FIESTA 1.6 16V CC EE	93	1.275.000
FORD FIESTA DIESEL	93	1.175.000
FORD FIESTA EXPO AA 3P	92	1.075.000
FORD MONDEO 1.8i FE	94	2.350.000
FORD MONDEO 2.0 16V FE	93	2.275.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	93	2.450.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	94	2.725.000
FORD MONDEO 2.0i GHIA FE	93	2.525.000
FORD SCORPIO FE	93	2.450.000
FORD SCORPIO 2.0i FE	91	1.575.000
FORD SCORPIO 2.0i CL AA ABS	88	1.100.000
FORD SCORPIO 2.5 TD FE	93	2.950.000
FORD SCORPIO 2.9i CA FE	91	1.950.000
FORD SIERRA 2.0 XR4i AA CC	92	1.675.000
FORD SIERRA 2.0i AA CC EE	87	650.000
FORD TRANSIT FT	92	1.895.000
FORD TRANSIT 80 COMBI	93	1.790.000
FORD TRANSIT 80 MIXTA	93	1.895.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AU FE	92	4.400.000
LADA NIVA	93	775.000
LANCIA DEDRA 1.8 AA CC DA	92	1.575.000
LANCIA DELTA 2.0iE FE	93	1.975.000
LAND ROVER DISCOVERY 2.5	94	3.250.000
MERCEDES 190E 2.3 16V FE	87	2.500.000
MERCEDES 500 SE FE	93	7.800.000
MITSUBISHI GT 2.0 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 1.4i GL	92	1.075.000
OPEL ASTRA 1.6 GLS AA CC	93	1.575.000
OPEL ASTRA 1.6i GT FE	93	1.675.000
OPEL ASTRA 1.6i 4P CC DA	92	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6i GT EE CC	93	1.375.000
OPEL ASTRA 1.7 DIESEL DA	93	1.525.000
OPEL ASTRA GSI CC AA	92	1.790.000
OPEL CORSA CITY	92	690.000
OPEL KADETT 1.6	88	675.000
OPEL KADETT 1.6S CC EE	88	690.000
OPEL KADETT 1.8i AA CC EE	91	990.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	93	2.650.000
OPEL VECTRA 1.6 S	89	925.000
OPEL VECTRA 2.0 DIAM AA CC	93	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0 GT FE	93	2.150.000
OPEL VECTRA 2.0i AA RC	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i 16V AA CC	90	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i GT AA CC	94	2.125.000
OPEL VECTRA DIAMOND AA CC	94	2.125.000
PEUGEOT 106 XT 1.4 AA CC EE	93	1.325.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
PEUGEOT 205 GR	88	565.000
PEUGEOT 205 LACOSTE AA	87	690.000
PEUGEOT 205 TD PLUS	92	1.275.000
PEUGEOT 306 XRD AA CC EE	94	1.975.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	93	2.350.000
PEUGEOT 309 1.9D VITAL AA	92	1.250.000
PEUGEOT 309 AUT. FE	92	1.040.000
PEUGEOT 309 GTI FE	87	790.000
PEUGEOT 309 LOOK	90	775.000
PEUGEOT 405 1.9 GR AA EE	92	1.675.000
PEUGEOT 405 AUT. AA CC DA	90	1.375.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA CC	93	2.450.000
PEUGEOT 405 SRDT AA CC EE	90	1.790.000
PEUGEOT 405 SRDT AA DA EE	92	2.350.000
PEUGEOT 405 SRI FE	90	1.275.000
PEUGEOT 405 SRI AA CC EE DA	91	1.775.000
PEUGEOT 605 SRDT FE	93	2.775.000
PEUGEOT 605 SVI 24V FE	92	2.975.000
RENAULT 19 1.4 CHA RL	92	1.175.000
RENAULT 19 1.4 CHA RN AA	92	1.375.000
RENAULT 21 TXE 5P FE	91	1.475.000
RENAULT 21 TXI FE	90	1.425.000
RENAULT 21 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 5P AA	92	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 RT 5P AA CC	91	1.225.000
RENAULT CLIO 1.8 RSI AA DA EE	93	1.590.000
RENAULT ESPACE 2.0 TD AA DA	92	2.975.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.750.000
RENAULT EXPRESS 1.6D COMBI	90	775.000
RENAULT EXPRESS 1.9D	92	1.275.000
RENAULT TWINGO	93	869.000
RENAULT 5 GTL	88	575.000
ROVER 114 GTI FE	91	1.275.000
ROVER 820 SI FE	92	2.650.000
SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
SAAB 9000 T 2.3 T FE	92	2.950.000
SEAT IBIZA 1.4 CLX	94	1.275.000
SEAT IBIZA 1.5 DISCO	90	590.000
SEAT IBIZA 1.5 CLIMP. AA CC EE	92	690.000
SEAT IBIZA SXI CC LL EE	90	590.000
SEAT TERRA 1.4D	93	790.000
SEAT TOLEDO 1.8 GLX AA DA EE	92	1.345.000
SEAT TOLEDO 1.8 5 SP 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	93	970.000
SUZUKI SEDAN 1.6 GLX AA EE	93	1.375.000
SUZUKI VITARA JET FE	92	1.825.000
SUZUKI SAN. SAMURAI JET FE	92	1.050.000
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 2.0i 16V FE	93	2.325.000
VW GOLF CABRIO AA DA	91	1.975.000
VW GOLF GTI AA CC EE	88	1.150.000
VW GOLF GTI AA	90	1.425.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC AA	90	1.375.000
VW GOLF GTI G 60 E	90	1.650.000
VW PASSAT	85	375.000
VOLVO 940 STWA FAM. FE CA	92	2.650.000
ALFA 33 1.5	87	575.000
AUDI 100 2.0 E AA EE CC DA	92	2.450.000
BMW 318i 4P AA DA EE CC	91	2.350.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
BMW 320i S COUPE AA CC EE	92	3.175.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
BMW 520i FE	90	2.275.000
BMW 730i A FE	87	1.950.000
BMW 750i A FE	88	3.750.000
CITROËN AX 1.4 TZD CC EE	90	745.000
CITROËN AX GT 5P AA CC EE	92	965.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN AX TRD	91	825.000

FORD ORION 1.8 CLX AA 92 1.275.000
FORD ORION 1.6 GHIA E E CC 89 725.000

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

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

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

LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

Canalcar AUTOMOVILES

MARTIN DE LOS HEROS, 63
TELS :541 90 31 - 548 34 46
METRO ARGÜELLES

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

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

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

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 met., máximo equipamiento, pocos Km. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mitsubishi Eclipse GS Turbo. Año 92, gris metalizado, F/E. Tel : 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 met. extras. Garant Precio: 2.750.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL. Ford Escort Cosworth. Año 93, gris met., extras, pocos Km. Garantizado. Oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Renault Laguna 2.0i RXE. Año 94, gris met., F/E, pocos Km. Garantizado. Oportunidad. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes C-280 Elegance. Año 93, blanco, F/E. Garantizado. Tel. 565 20 00.

YAMOVIL Rover 220 Coupé Turbo 200 CV. Año 93, blanco, F/E. 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. Tel: 565 20 00.

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

YAMOVIL Renault Clio 1.7 Baccara. Año 92, azul met., A/A, cuero, extras. Garantizado.Precio: 1.580.000 ptas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Nissan Terrano II SLX. Año 94, azul, A/A, D/A, E/E, C/C. Tel: 565 20 00.

SE VENDE
RENAULT LAGUNA V-6.
Procedente de concurso.
MUY BUEN PRECIO.
Tel: (96) 691 30 95.

ALHAMBRA Disponemos de las mejores oportunidades del mercado de vehículos 0 km en todas las comarcas. Visítenos, saldrá ganando. Pº Delicias, 65. Tel: 528 10 38. Pº Delicias, 100. Tel:468 46 08.

BMW 525 TDS. 1992, gris plata, muchos extras. Precio: 3.790.000 ptas. Tel: 468 46 08.

COMPRO vehículos. Tasación a domicilio y pago contado. Tel: 908 60 58 82.

ALHAMBRA Compra al contado de nacionales e importación, también tasamos a domicilio. Pº Delicias, 65 Tel: 528 10 38. Pº Delicias, 100. Tel: 468 46 08.

PEUGEOT Hachuel Concesionario. Tenemos la mejor oferta. Necesitamos comprar usados, a cambio, mejor tasación. Se sorprenderá. Pº Delicias, 101. Tel: 468 50 05.

MERCEDES 260E. Gris, año 91, ABS, llantas aleación, radiocasete. Precio: 3.290.000 ptas. Tel: 468 46 08.

PONTIAC Trans Sport 3.800 V6. A/A, ABS, F/E, blanco. 2.650.000 ptas. Tel: 468 46 08.

ANTES de comprar su automóvil, llámeme, saldrá ganando. Fernando. Tel: 908 72 64 57.

MERCEDES 300E 24V. Año 90, negro met., ABS, A/A, llantas, doble airbag. 3.750.000 ptas.Tel: 468 46 08.

AUDI 100 2.8 V6. Año 92, F/E. Precio: 3.450.000 ptas. Alhambra Tel: 528 10 38.

ROVER 620 SI Luxe. Cuero, madera, llantas, granate metalizado, equipo música Pioneer carátula extraíble, año 94, sin usar. Precio: 2.890.000 ptas. Tel: 468 46 08.

VOLVO 480 Turbo. Año 90, A/A, F/E, rojo. Precio: 1.690.000 ptas. Tel: 468 46 08.

FURGON C25 gran volumen. Año 92. Precio: 1.690.000 ptas. Eduardo. Tel: 552 44 07.

ARGÜELLES Alfa Romeo 164 Turbo. Año 92, 38.000 Km. Mes: 57.000 ptas. Tel: 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 525 I, 24 V. Año 91, gris met., F/E. Mes. 75.000 ptas. Tel: 549 57 88.

ARGÜELLES BMW 325 I. Año 87, A/A, asientos Recaro, suspensión, muy equipado. Mes: 37.000 ptas Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES BMW 320 Coupé. Año 92 y 94, 30.000 Km. Mes: 78.000 ptas. Tel: 544 35 24.

ARGÜELLES BMW 525 TDS. Manual y aut., año 92, 40.000 Km. Mes: 90 000 ptas. Tel: 549 57 88.

ARGÜELLES Citroën ZX 1.6 I Avantage y 1.9 I Volcane. Años 92 y 93. Mes: 30.000 ptas. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES Ford Mondeo V6 2.5 24V. Un mes de uso. Mes: 77.000 ptas. Tel. 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes 300CE 24V. F/E, 37.000 Km, antracita. Mes: 137.000 ptas. Tel: 549 57 88.

ARGÜELLES Mercedes 300 E 24V. Año 90, sport line, antracita, 44.000 Km.Mes: 99 000 ptas. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES Mitsubishi Montero C. V6 CLS Lux. Año 92, 32.000 Km. Mes: 82.000 ptas. Tel: 544 35 24.

ARGÜELLES Nissan Patrol Top Line TD. A/A, 50.000 Km. Mes: 53.000 ptas. Tel: 549 57 88.

ARGÜELLES Opel Frontera 2.0 Sport. Año 92, blanco, 40.000 Km. Mes: 57.000 ptas. Tel: 549 64 71.

ARGÜELLES Peugeot 405 SRI. 1991, antracita, 50.000 Km. Mes: 34.000 ptas. Tel: 544 35 24.

ARGÜELLES Rolls Royce Silver Spirit II. Gris met., 40.000 Km, 1985, cuero crema, a matricular.Mes: 220.000 ptas. Tel: 549 64 71.

OPORTUNIDAD
YAMAHA XT.600
Buen estado. M-M-U.
Colores Marlboro.
350.000 PTAS
Y
MONO DE CUERO
Dainese blanco y negro.
Talla 56. Con sus protecciones. Poco uso.
55.000 PTAS
Tel: 570 72 54
Félix. Horas oficina.

AUDI 100 CD 2.2 automático. Vehículo de dirección. Antonio Morales. Teléfono: (91) 556 05 66

COMPRO
LLANTAS DE RENAULT CLIO INICIACION.
Llamar noches.
Preguntar por Aquiles.
Tel: (91) 657 06 54

ESCARABAJO negro, original, precioso. Mes: 27.928 pesetas. Sin entrada. Teléfono: 605 49 68.

EXUP 100 Rainey forcella Ohlins. Llantas tecnomagnesio, fibersport, menani. Precio: 2.500.000 ptas Cojo coche o moto como parte de pago total o parcial. Tel: 605 49 58.

BX GTI 16V. ABS, llantas, 150 CV. Mes: 27.280 ptas.Sin entrada. Tel: 605 49 68.

CITROËN 11 ligero. Año 53, negro. Precio: 2.100.000 ptas. Cojo coche o moto como parte de pago o cambio. Tel: 605 49 68.

BMW 524 TD. Año 90, impecable, full equipe, a matricular. Precio: 2 800.000 pesetas Teléfono: 908 65 01 29.

BMW 535 I. Cinco años, full equipe, estrenado en España, perfecto estado, 190.000 kilómetros. Precio: 2.750.000 ptas. Total garantía. Teléfono: (95) 472 03 67.

AUDI S4: V8, 4 200 cc (280 CV), Quattro. M-PF, marzo del 94, 12.000 Km. Oportunidad. Teléfono: (91) 431 86 55. Llamar de 20,30 a 22,30 h.

REVIVEN LOS LAURELES

MASERATI GHIBLI CUP

25 afortunados propietarios de un Maserati Ghibli, y que además posean 10 millones de pesetas para transformarlo en versión *racing*, podrán participar en el Campeonato Selenia Ghibli Open Cup 95.

DESPUES de casi 30 años, el Tridente de Maserati ha regresado a las pistas. En esta ocasión no se trata de reavivar la aventura en Fórmula 1, que se interrumpió en aquel lejano 1968 con el Cooper-Maserati, sino con la versión Cup del actual Ghibli, que ha pasado por una cura -racing- tímida y a la vez económica, que permite a los clientes del Tridente participar en el Campeonato Selenia Ghibli Open Cup, que consta de ocho carreras. Para esta simpática aventura, el afortunado propietario de un Maserati Ghibli deberá desembolsar el equivalente a diez millones de pesetas para hacerse con un Maserati Ghibli Cup y, posteriormente, pagar algo menos de dos millones para inscribirse en el campeonato. Por primera vez se ha podido conocer de cerca y probar el Ghibli Cup en el circuito italiano de Varano, cuya experiencia estaba velada por ciertas dudas sobre la validez de la metamorfosis del Ghibli en un coche de carreras.

A primera vista, la versión Cup parece igual al modelo de serie, e incluso a unos pocos metros, sólo llama la atención la reducida distancia desde el suelo y las llamadas publicitarias. Sin embargo, en el preciso momento de abrir la puerta se desvela la faceta «racing»: la ausencia de la guarnicería, el volante Momo, el asiento anatómico Sparco personalizado con el Tridente, los arneses de cinco anclajes y los pedales en aluminio con la placa de presión perforada, delatan el destino del Ghibli Cup, del cual se construirán únicamente 25 ejemplares, los suficientes para dar vida al campeonato. Respecto al motor, cabe destacar que la preparación se ha llevado a cabo con parsimonia tecnológica con el fin de contener los costos y garantizar cierta fiabilidad mecánica. Los dos turbocompresores se han dotados de ejes sobre rodamientos, los intercambiadores de calor se han sobredimensionado, las culatas de serie han pasado •••

COSTOS Y PREMIOS

CON el fin de controlar los costos y ofrecer a todos los participantes el mismo potencial, Maserati precintará los motores, los cambios y las turbinas; todo eso podrá ser reparado únicamente por Maserati. En los dos millones de pesetas, o algo menos, que cuesta la inscripción en el campeonato, está comprendida la indumentaria y cuatro neumáticos para cada carrera. A los inscritos que participarán a las ocho carreras, se les reembolsará 1.200.000 pesetas y el ganador de cada carrera será recompensado con 500.000 pesetas. Junto a esto, se premiará con 2.500.000 pesetas al vencedor de la clasificación reservada a los pilotos profesionales e igual cantidad para los «gentleman driver». También las mujeres que participen podrán optar a ganar la clasificación reservada al sexo débil, que se premiará con 1.200.000 pesetas.

por una fase de elaboración artesanal de los conductos y el sistema de escape se ha adaptado al aumento de las prestaciones del motor. El resultado de estos retoques se convierte en una potencia de 320 caballos a 7.000 revoluciones frente a los 306 a 6.250 de la versión de serie. Aunque se ha aumentado la presión de los dos turbocompresores, la dosificación de la potencia y la respuesta del propulsor nunca llegan a la brutalidad y se puede controlar fácilmente el subviraje en la entrada de las curvas, como el contravolante en la salida. Otra contribución de gran eficacia al buen comportamiento es el diferencial ZF con autoblocante y el par cónico con un desarrollo más corto. Las modificaciones aportadas por Giacomo Caliri y Giorgio Gamberini en el apartado de las suspensiones, que han implicado nuevos amortiguadores, muelles más cortos y barras estabilizadoras acordes con el uso en circuito, han sido evolucionadas y puestas a punto por el probador y piloto de Alfa Corse Giorgio Francia. En el apartado de los frenos, se han incorporado unos discos perforados con pinzas Brembo de aluminio y cuatro bombines, que sin llegar a ofrecer una verdadera frenada de alta competición, aseguran con creces la fiabilidad necesaria sin síntomas de fatiga ni peligro de bloqueos imprevistos.

En cuanto al cambio, se ha conservado el de serie sin alterar los desarrollos y, según Maserati, su estructura mecánica puede aguantar sin ningún tipo de problema las vueltas que componen cada manga del campeonato; por el contrario, no ocurre lo mismo con el embrague, que por razones obvias ha sido reforzado.

En el apartado de las prestaciones, cabe destacar que el Ghibli Cup se ha adaptado a las características de los ocho circuitos en los que se disputará el campeonato y sólo en Monza se logrará alcanzar la velocidad máxima, ya que en el resto el desarrollo del cambio no lo permitirá.

Esto responde al concepto de haber querido lograr un coche dócil de pilotar y capaz de paliar los eventuales errores que puedan cometer los «gentlemen driver», sin por eso privar a los conductores más expertos de una verdadera conducción de competición.

G. FASSITELLI/G. CORBETTA
FOTOS: M. PERINI

LOS OCHO BANDERAZOS

A lo largo de las ocho carreras que forman, el Selenia Ghibli Open Cup coincidirá con la Fórmula 1 en el arranque del campeonato y cinco veces con carreras del DTM.

29 Abril: Imola.
21 Mayo: Mugello.
4 Junio: Helsinki.
11 Junio: Nürburgring.
25 Juni: Zandwoort.
6 Julio: Donington.
6 Agosto: Magny Cours.
3 Septiembre: Estoril.

Exteriormente, el Ghibli Cup apenas se diferencia del Maserati Ghibli. Pero, una vez abrimos la puerta, la ausencia de guarnicería, el volante Momo, el asiento anatómico Sparco personalizado, los arneses de cinco anclajes... delatan su carácter racing.

El motor del Ghibli Cup ha sido totalmente retocado, dando como resultado una potencia de 320 caballos a 7.000 revoluciones por minuto, frente a los 306 de la versión de serie. Posee un diferencial ZF con autoblocante y par cónico.

Ove Andersson (sentado en el camión) es el fundador y presidente del Toyota Team Europe, equipo que nació en el año 72.

En sus instalaciones el TTE dispone de medios increíbles; en sus bancos de pruebas afinan al máximo todos los motores.

La gran mayoría de las piezas hechas de aleación que utilizan en las mecánicas de los coches se las fabrican ellos mismos.

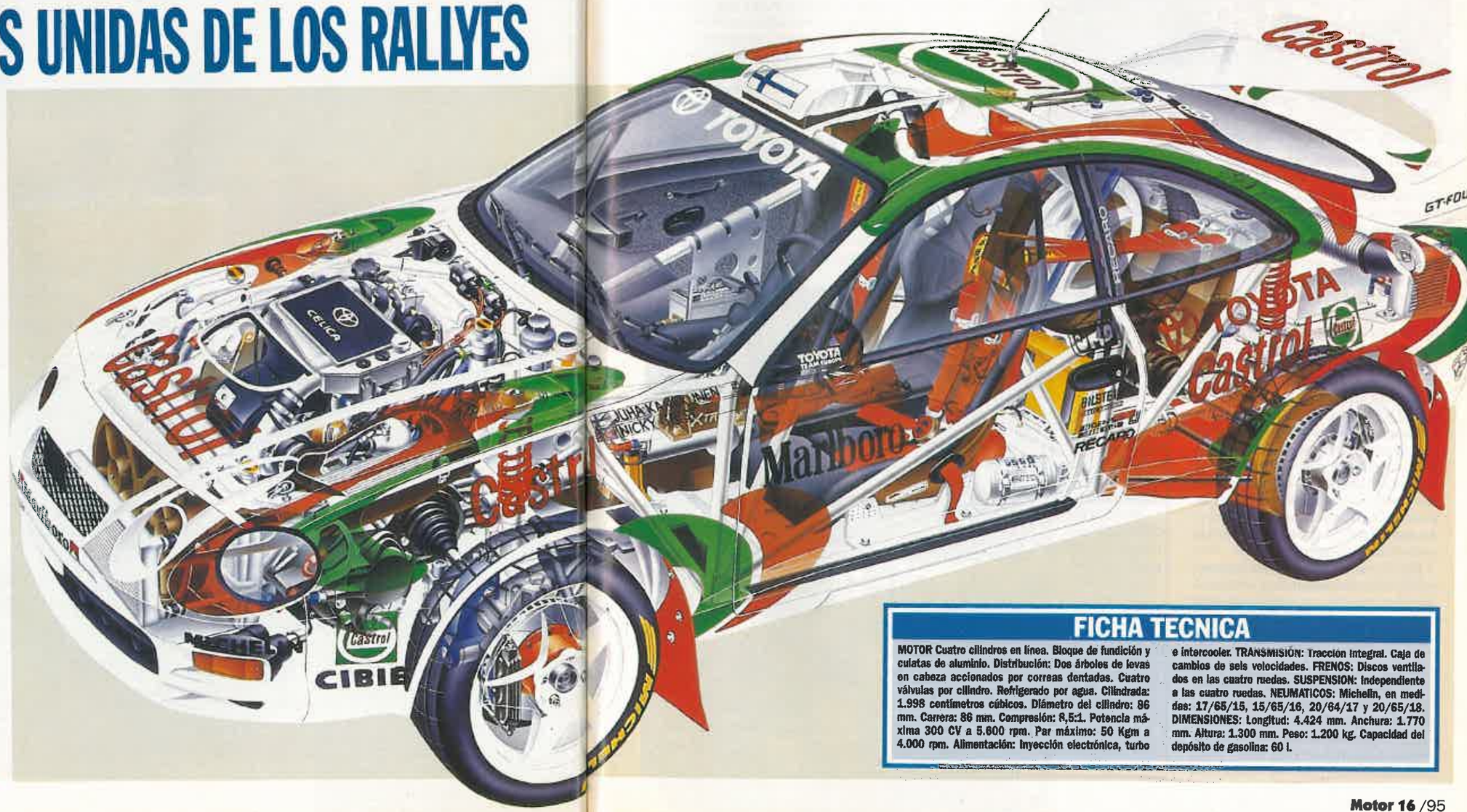
En Colonia, el TTE monta de principio a fin sus coches de rallyes. Su objetivo ahora es evolucionar el Toyota Celica GT-4.

TOYOTA TEAM EUROPE

LAS NACIONES UNIDAS DE LOS RALLYES

El Toyota Team Europe, hoy por hoy, es la escuadra más potente del Mundial de Rallyes, un equipo que fundó Ove Andersson a principios de los 70. En él trabajan 200 personas con un alto grado de cualificación, de 18 nacionalidades distintas. Tras alcanzar el título de pilotos y marcas el año pasado, el empeño de todos ellos en esta nueva edición del Mundial de Rallyes repetir éxito.

EL Toyota Team Europe (TTE) nació a principios de la década de los 70, instalándose en sus inicios en Uppsala (Suecia); después de un corto periodo de tiempo, su ubicación pasó a Bruselas, hasta que en el 79 se instaló definitivamente en Colonia (Alemania), siempre con Ove Andersson, su fundador, al frente. Después de más de 20 años de andadura, el TTE es en la actualidad el equipo más fuerte del



FICHA TECNICA

MOTOR Cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culatas de aluminio. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados por correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 8,5:1. Potencia máxima 300 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 50 Kgm a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbo e intercooler. TRANSMISION: Tracción integral. Caja de cambios de seis velocidades. FRENOS: Discos ventilados en las cuatro ruedas. SUSPENSION: Independiente a las cuatro ruedas. NEUMATICOS: Michelin, en medidas: 17/65/15, 15/65/16, 20/64/17 y 20/65/18. DIMENSIONES: Longitud: 4.424 mm. Anchura: 1.770 mm. Altura: 1.300 mm. Peso: 1.200 kg. Capacidad del depósito de gasolina: 60 l.

Veinte años separan a estas dos fotos. El Corolla, arriba, fue el coche con el que el Toyota Team Europe cosechó sus primeros éxitos. El Celica GT-4 es el actual arma del TTE, con él van a luchar por el título de marcas y de pilotos.

Mundial de Rallyes, vencedor en los últimos años tanto del título de marcas como de pilotos. Esto ha sido posible gracias a unos medios económicos y técnicos increíbles; se baraja que para la temporada 95 manejan un presupuesto superior a los 5.000 millones de pesetas.

Las instalaciones del TTE, situadas muy cerca de la ciudad de Colonia, tras finalizar su última fase de expansión, tienen una superficie de 175.000 metros cuadrados y en ellas trabajan 200 personas, de 18 nacionalidades diferentes con un idioma oficial: el inglés. Al coincidir tantas nacionalidades en el TTE, ha originado que este equipo sea conocido como las Naciones Unidas de los rallyes. Al frente de esta organización está Ove Andersson, que es su presidente, Toshio Fukui que es el vicepresidente y Dieter Bulling que es el director técnico.

Bajo la batuta de Ove Andersson, en Colonia desarrollan y evolucionan por completo su actual coche de rallyes: el Toyota Celica GT-4, que en manos de Kankkunen, Auriol y Schwarz luchará un año más por el título de marcas y de pilotos. Para ello disponen de lo último en tecnología y de los medios informáticos más avanzados (CAD), pudiendo realizar diseños y pruebas simuladas con el ordenador. Además, ellos mismos se fabrican las diferentes piezas de fibra de carbono que equipan los coches. También cuentan con medios muy avanzados para producir muchas de las piezas metálicas que utilizan en los diferentes apartados mecánicos sus vehículos. Un departamento muy importante del TTE es el que se encarga de toda la parte electrónica, básico hoy en día para lograr un buen rendimiento en los motores, como así lo demuestran sus últimos avances. A principio de temporada, el nuevo Celica GT-4 adolecía de una manifiesta falta de potencia, propiciada por la mala adaptación a la nueva brida del turbo más pequeña impuesta por la FIA. Tras trabajar a fondo en la centralita electrónica de la inyección, han conseguido que en el Rallye de Portugal el Celica GT-4 sea competitivo. Al margen de perfeccionar todo el apartado electrónico de los motores, cuentan con unos bancos de prueba en los que además de intentar conseguir la mejor potencia y par motor de las mecánicas, buscan el consumo más óptimo y los someten a los más duros test.

La actividad del TTE es impresionante, ellos construyen de principio a fin todos sus coches de carreras; en el 95 está prevista una producción de 21 coches, además de reconstruir muchos de éstos después de cada carrera, que por lo general venden a equipos privados. Por otro lado, es necesaria una exquisita planificación para que todo salga a la perfección. Por poner un ejemplo

La actividad en las instalaciones de Colonia del TTE es frenética. Este año van a construir un total de 21 coches nuevos. En la imagen de la derecha se puede ver cómo montan los Celica GT-4 que utilizarán en el próximo Rallye Tour de Corse. En el TTE trabajan ingenieros y mecánicos muy cualificados.

MUNDIALISTA POR UNOS MINUTOS

COMO colofón a la visita a las instalaciones del Toyota Team Europe, tuvimos la ocasión de experimentar fuertes sensaciones al lado derecho de Armin Schwarz. El TTE había previsto en el circuito de Nurburgring un trazado mixto tierra/asfalto, que como nos dijo Schwarz: «No es un recorrido muy rápido, pero sí muy técnico y selectivo». Para tan especial experiencia, el piloto alemán utilizó el Toyota Celica GT-4 con el que Juha Kankkunen se clasificó en segunda posición en el Rallye de Portugal. El agresivo piloto alemán no nos defraudó, pudimos disfrutar de lo lindo con su tipo de conducción tan espectacular.

Nos deleitó con una serie de largos derrapajes y nos ofreció sensaciones tan sólo reservadas a unos pocos mortales. Es impresionante ver en acción a un piloto de la talla de Armin Schwarz, siempre en permanente ataque, algo que al principio de su carrera no le benefició, saldando muchas de sus actuaciones con accidentes. Es realmente increíble ver cómo en una de las múltiples curvas del circuito frena con el pie izquierdo, tira del freno de mano y contravolantea, por supuesto sin dejar de acelerar, ¡todo a la vez! Es curioso comprobar que siempre frena con el pie izquierdo, aunque sea una frenada suave, otros pilotos sólo utilizan esta técnica en determinados casos. Acompañando a Armin Schwarz, además de vivir fuertes emociones, tuvimos ocasión de comprobar el funcionamiento del Toyota Celica GT-4, nueva arma del equipo japonés en el Mundial de Rallyes. Los pilotos de esta potente escuadra se quejaban a principio de temporada de un motor falto de potencia, problema en el que están trabajando a fondo para lograr el máximo de competitividad, como ya se pudo comprobar en Portugal, donde Juha Kankkunen fue un serio candidato a la victoria. En el circuito de Nurburgring, en las zonas de tierra, en algunos puntos destrozadas después de estar toda una semana dando pasadas, el Celica mostró un funcionamiento perfecto de suspensiones, tragándose los baches sin inmutarse, quedando patente que cuenta con un buen chasis, con lo que es de esperar que cuando el motor esté perfectamente afinado será un arma temible.

Con Armin Schwarz al volante pudimos disfrutar de lo lindo con el Toyota Celica GT-4, un coche que en las próximas carreras será uno de los favoritos.

Dieter Bulling, el director técnico del Toyota Team Europe.

y en lo que atañe al Rallye de España, el TTE utilizará para la prueba española tres coches, uno de ellos nuevo, mientras que los otros dos serán vehículos que utilizarán en Nueva Zelanda. También ya saben las fechas en las que efectuarán las pruebas para esta carrera: del 5 al 7 de septiembre, las de neumáticos y del 10 al 12 de octubre las generales.

A lo largo de la historia del Toyota Team Europe, han utilizado diferentes modelos de la marca japonesa para competir. El primer coche fue el Celica Coupé de 140 caballos de potencia, que en el 72 pilotó el propio Ove Andersson, que en aquellos años era uno de los mejores pilotos de rallyes. El coche con el que cosecharon los primeros triunfos fue el Corolla, que en manos de Mikkola se alzó con la victoria en el Rallye 1.000 Lagos en el 75. Después el nombre del Celica, salvo en algunas ocasiones que lo fue el Supra, ha estado siempre asociado a los grandes éxitos del TTE. Con él han conquistado en varias ocasiones el título de pilotos y de marcas. Desde que se creó, han pasado por el TTE los mejores pilotos de la especialidad. Nombres como Mikkola, Waldegaard, Kankkunen, Auriol y Sainz han contribuido a hacer grande a este equipo. Con respecto al piloto español, en el TTE guardan un sinfín de recuerdos de su paso por la escuadra de Colonia; no se olvidan que fue Carlos Sainz el primer piloto que conquistó un título del mundo con un coche japonés.

TEXTO Y FOTOS: MANUEL MADRID

PADDOCK

REDUCIR LAS PRESTACIONES

A partir de 1997 la FIA podrá pedir a las escuderías de F-1 propuestas para reducir las prestaciones, si se considera que éstas son excesivas. Los equipos tendrán tres meses para contestar y si no lo hacen la FIA impondrá su propia reglamentación.

WILLIAMS Y BENETTON TIENE QUE ESPERAR

Hasta el día 13 de abril el Tribunal de Apelación de la FIA no examinará las pruebas ni tomará una decisión respecto a la apelación interpuesta por las escuderías Williams y Benetton sobre la descalificación de sus pilotos. Schumacher y Coulthard fueron excluidos por utilizar combustible no autorizado en el Gran Premio de Brasil.

HUNGRIA TENDRA GRAN PREMIO

Con la inclusión del Gran Premio de Hungría -que figuraba como reserva- en el calendario, el mundial tendrá 17 carreras. Por su parte Imola, que ha pasado una pre-inspección, será la sede del Gran Premio de Italia, a expensas de que antes del próximo 28 de junio estén realizadas todas las obras.

Marc Gené: las cosas irán mejor

EL estreno de Marc Gené con el equipo West Surrey Racing, en la primera cita de la Fórmula 3, inglesa no tuvo unos resultados brillantes por lo precipitado de su inclusión en el equipo. Con un solo día de entrenamientos antes de la primera carrera, el piloto catalán no dispuso de tiempo suficiente para la correcta puesta a punto de su nuevo vehículo, pero a pesar de todos los inconvenientes logró estar en los tiempos de los favoritos al conseguir marcar el quinto mejor registro en carrera, a solamente tres décimas del mejor.

Con su incorporación al West Surrey Racing, equipo que cuenta en su palmarés con pilotos tan conocidos como Senna, Barrichello, Hakinen, etc., el joven Gené ha logrado dar un paso adelante en su carrera deportiva, que estuvo a punto de irse al traste, al igual que le ocurrió a su hermano Jordi, cuando por falta de equipo y patrocinio se vio obligado a abandonar la F 3000.

La trayectoria deportiva de Marc Gené, que con 20 años afronta su segunda temporada en la Fórmula 3 inglesa, es muy prometedora y éste puede ser su gran año. Su coche, un Dallara F395 con motor Mugen-Honda, es en principio el vehículo favorito en este campeonato, además su equipo es uno de los mas experimentados del certamen inglés. Además este año es el unico representante español en el certamen británico, tras el paso de Martínez de la Rosa a Japón y la incorporación de Iván Arias a la F-3 francesa.

Las características fundamentales del piloto son su método de trabajo y su gran poder de concentración. Respecto al metodo de trabajo, hay que decir que es el único de los actuales participantes de la F-3 británica con estudios de informática, conocimientos que le permiten, una vez finalizada la carrera, analizar minuciosamente los datos telemétricos recogidos a lo largo de la carrera, tanto suyos como del resto de los participantes. Este trabajo le permite saber dónde están sus fallos y aciertos, así como los de sus contrincantes, lo que le ayuda a una mejor puesta a punto de su vehículo y una mayor compenetración con el ingeniero que tiene adjudicado para ocuparse de su coche.

Con la ayuda a última hora de Honda España, Gené ha evitado quedarse en el dique seco este año en el que la retirada en el último momento del apoyo de Mitsubishi lo dejó a las puertas de iniciarse la temporada sin equipo. Además de Honda, el piloto catalán cuenta con el RACC como incondicional desde que se inicio en competición. Marc Gené, que compagina sus estudios -acaba de graduarse en Económicas- con la actividad deportiva, ha contactado con el equipo Tyrrell de F-1 que, con casi toda seguridad, le hará una prueba a finales de año. Tener la oportunidad de realizar este tipo de pruebas está muy bien pero, sin un patrocinador que apoye el proyecto, la entrada en el gran mundo de la F-1 puede ser muy delicada, aunque Marc cuente con el apoyo del ingeniero de Benetton Joan Viladelprat, también catalán, con el que mantiene una estrecha relación y es su asesor incondicional.

Objetivo: un español en la F-1

LA Federación Española de Automovilismo sigue trabajando con su programa «Racing for Spain» para lograr colocar a un piloto español en la Fórmula 1. En esta laboriosa empresa, que se inició hace nueve años, la Federación cuenta con el apoyo incondicional de Renault y el patrocinio de la empresa tabaquera Seita que, a través de su marca Galoises Blondes, es el patrocinador oficial de los equipos nacionales. En esta edición el programa se centrará en dos categorías: el Campeonato de Francia de Fórmula 3 y el Europeo de Fórmula Renault, e Iván Arias y Angel Burgueño serán los pilotos.

Arias, que ya el pasado año logró el Campeonato británico de Fórmula 3, contará para luchar por el certamen francés con un Dallara F-394, equipado con los motores de Renault Sport que el fabricante proporcionará en exclusiva al equipo Promatecme -responsable de todo el apartado técnico-, en el que el piloto español tendrá como compañero al francés David Dussau.

Por su parte, Angel Burgueño compaginará el Campeonato de Europa de Fórmula Renault con el Nacional de esa especialidad. En ambos certámenes dispondrá de un Van Diemen FR95 del que se ocupará Elide Racing. La responsabilidad de los dos programas vuelve a estar en manos de Carlos Abella, que continúa siendo el director deportivo del «Racing for Spain».

También escuela de monoplazas

TAC, una de las escuelas de conducción más conocidas de nuestro país, que dirige Juan Arnella, ha dado un nuevo paso con la creación de Fórmula Tac-Calafat. Con esta actividad dan forma al viejo anhelo de tener una escuela de conducción de monoplazas. La escuela cuenta con cinco monoplazas Fórmula Renault con los cuales se harán cursos de un día con un máximo de 16 alumnos por curso a los que se les facilitará la indumentaria adecuada. El responsable de esta actividad es el ex piloto Juan Celada y para este año están previstos 15 cursillos. Además, podrán programarse otras actividades como es el alquiler esporádico de los coches para alguna carrera o simplemente para efectuar tandas en la pista de Calafat. Los interesados pueden dirigirse al teléfono 93-450 47 37.

PADDOCK

SIN CAMBIOS HASTA EL 2000

La falta de un número significativo de inscritos en el Mundial de Marcas de F-2 ha motivado el mantenimiento en el Mundial de Rallyes, hasta el año 2000, de los coches de cuatro ruedas motrices. La decisión se ha tomado ante la propuesta unánime de las comisiones de Constructores y Rallyes.

NUEVA ZELANDA MANTIENE LA DURACION

Frente a la actitud generalizada de los organizadores de las pruebas del Mundial de acortar en tiempo el recorrido de los rallyes, los organizadores de Nueva Zelanda han decidido mantener los cuatro días de duración. Comenzará el 27 de julio y tendrá 33 especiales con 1990 kilómetros de recorrido.

ELECTRICOS EN MONTECARLO

En el Principado de Mónaco, del 19 al 22 de octubre, tendrá lugar el I Rallye de Montecarlo de Vehículos Eléctricos que, organizado por el Automóvil Club de Mónaco, constará de tres etapas con un recorrido total de 270 kilómetros. El rallye se celebrará paralelamente a un Salón que será el escaparate del sector.

PADDOCK

CON MEJORES ARMAS

Un año más, Manuel Santos será el único piloto español en el Europeo de Camiones que se inicia el próximo 9 de abril en el circuito de Albacete. Para esta edición del certamen, el piloto de Cepsa contará con uno de los cuatro Man oficiales con el que espera luchar por los puestos de cabeza, ya que dispondrá de un camión fabricado exprofeso para carreras. Las impresiones tras las primeras pruebas realizadas en el Jarama, donde se ha mostrado mucho más rápido que el vehículo del pasado año, no pueden ser mejores aunque Santos reconoce que «este año están en mejor posición que nunca, aunque habrá que esperar a ver que tiene la competencia, sobre todo Mercedes, al que su experiencia le da una innegable ventaja».

GORDON VENCIO EN PHOENIX

Robby Gordon (Reynard-Ford) ha sido el vencedor de la tercera carrera de la Fórmula Indy que se celebró en el circuito oval de Phoenix, Arizona. Segundo, a sólo unas centésimas del Reynard que completó 200 vueltas, entró Michael Andretti (Lola-Ford), mientras que la tercera plaza fue para Emerson Fittipaldi (Penske-Mercedes).

Un F-1 por las calles de Barcelona

EL próximo 12 de abril las calles de Barcelona se van a convertir en un circuito improvisado en el que David Coulthard rodará con el Williams-Renault que conduce en el mundial de Fórmula 1. Este singular acto, que servirá como presentación del equipo en España, se iniciará cuando el alcalde de Maragall dé el banderazo de salida al monoplaza de Coulthard en el antiguo circuito de Montjuic, al que dará dos vueltas. Desde allí, escoltado por la guardia urbana, realizará un recorrido por las principales calles de Barcelona hasta llegar a la meta, que estará situada en el Moll de la Barceloneta, donde el piloto del equipo terminada su «carrera» firmará autógrafos.

A por el séptimo título mundial

JORDI Tarrés ha presentado su equipo para esta temporada, en la que el piloto de Rellinars, seis veces Campeón del Mundo, afronta el reto de una séptima corona. «Mi objetivo no es batir récords sino cubrir objetivos», declaró con prudencia. En el primer trial, el de Luxemburgo, estrenará con toda probabilidad un nuevo ejemplar de Gas-Gas; se trata de una moto de 250 centímetros cúbicos en la que «no hemos hecho grandes cambios, pero sí muchas pequeñas mejoras: un motor con más bajos y altos, un chasis con menos peso, toda la moto es más esbelta y, sobre todo, se ha realizado una exhaustiva revisión de las suspensiones». Respecto el difícil comienzo de temporada en el Campeonato de España, en donde por el momento no ha ganado ninguna carrera, Tarrés manifestó: «No siempre se puede ganar, pero este año me he preparado más a fondo que nunca y estoy seguro de que los resultados llegarán. Tengo un equipo experto y conjuntado a mi alrededor y unos patrocinadores fieles. Todos saben que daré lo mejor de mí mismo».

PADDOCK

ESPAÑA PROTAGONISTA

El español Marcel Justibó se anotaba su segunda victoria del año en Cullera (Valencia), donde se celebró la segunda cita del Europeo de Trial, en la que Reyes era tercero. Por su parte, Marc Puigdemont e Isidre Esteve se hacían con las dos pirmeras plazas del Europeo de Enduro de 125 centímetros cúbicos que, junto al Mundial en el que el gran dominador fue el italiano Sala, inició la temporada en Castellón.

GRATIS A LOS GT

Una vez más Repsol, que patrocina la carrera de GT que el 9 de abril se celebrará en el Jarama, ha decidido que la asistencia al circuito sea gratuita para los aficionados. Esta misma iniciativa ya la tuvo la marca en la prueba inaugural del certamen que se celebró en Jerez.

ESPAÑOLES EN FRANCIA

En su debut en el certamen francés de Fórmula 3, Iván Arias (Dallara-Renault) se tuvo que conformar con la décimo primera plaza en una carrera que ganó Alexandre Janoray (Dallara-Opel) y en la que el compañero de equipo del español, David Dussau fue segundo. En la misma cita del circuito de Lédenon, Oriol Serviá era décimo en la Fórmula Renault, prueba en la que se impuso Guerin.

EXCLUSIVA **DAMON HILL** Escribe para Motor 16

BRASIL: EXTREMADA DUREZA

Fue una vergüenza; no hay otra forma de definirlo. El Williams Renault demostró ser muy fiable a lo largo de todos los ensayos invernales, era un coche perfecto y no puedo decir otra cosa. Fue muy duro abandonar el liderazgo del Gran Premio de Brasil por una rotura del cambio, incluso después de haber logrado la «pole position» tras dos días de dura lucha.

Ver cómo Benetton y Michael Schumacher lograban la victoria, después de haber tenido infinidad de problemas, me produjo la sensación de que me habían robado el primer éxito del año; no podía regalar diez puntos a un rival que no había luchado por ellos.

Fue una gran lástima al ser una carrera muy dura en un circuito muy duro y yo estaba muy contento con mi coche. En el momento de notar la rotura del cambio me quedé sin aliento; no podía creer que estaba fuera de carrera tras liderarla durante 31 vueltas. Me pregunté el porqué de tan mala suerte.

Me dijeron que el circuito se había asfaltado, sin embargo todos notábamos que estaba peor y más bacheado que antes. El problema no se podía paliar con los reglajes de los coches y al preguntar cuál era la razón del estado del asfalto, la respuesta fue que había sido mal asfaltado. La situación me provocó una gran preocupación, ya que la carrera se perfilaba más dura de lo previsto por los infinitos baches de la pista.

Todos estábamos desconcertados al ver que en algunas zonas el volante se escapaba de las manos y los golpes del casco contra el respaldo era como si alguien te estuviera pegando con un martillo en la cabeza. Además, en algunos momentos perdía el control de los pedales, y eso era muy peligroso.

Después de mucho trabajo y toda clase de intentos, se logró regular el monoplaza a los terribles baches, y el primer día de entrenamientos logré el mejor tiempo. A Schumacher sus problemas con la dirección le habían apartado de la lucha por la «pole», pero yo sabía que el Benetton volvería a ser competitivo al día siguiente. De hecho, en la sesión del sábado hizo de todo para arrebatarme la «pole». En el monitor de televisión de mi box, pude ver su mejor vuelta de clasificación y pude comprobar que su coche botaba más que el mío en todo los puntos del trazado. Yo gozaba de una indudable comodidad en el FW 17, que me daba algo de confianza para la carrera, además de poder tomar la salida en la primera posición de la parrilla, pero me preocupaba no haber sido más rápido en la segunda clasificación; tenía ventajas en general y por eso me tenía que concentrar en la estrategia de carrera.

En la salida tuve un ligero patinar de ruedas y Schumacher tomó ventaja; al llegar a la primera curva su actitud fue muy agresiva, pero yo estaba psicológicamente preparado y aguanté la embestida. Por un instante estuve a punto de ocupar la primera posición, pero en los intentos él me «cerraba la puerta». Entonces decidí seguirle y someterle a la máxima presión, y cuando lo vi entrar en boxes a repostar, aproveché para rodar al límite y aumentar la ventaja. Después de mi primer repostaje regresé a la pista con la posibilidad de conservar una ventaja sobre el Benetton de tres o cuatro segundos.

Mientras salía de la chicane en plena aceleración, las revoluciones del motor se dispararon y perdí el control de las ruedas posteriores. De inmediato pensé que estaba fuera de carrera. Intenté engranar primera y directamente me di cuenta que había perdido la segunda. Decidí pasar a tercera y seguir así, aunque no podría ser tan rápido. Al coronar la parte alta de la recta de tribunas, engrané tercera para negociar las eses Senna, que se han de pasar en segunda. En la última parte, cuando comencé a acelerar en serio, sentí un chasquido a mi espalda y de pronto me quedé en punto muerto. El coche se salió de la pista y el cambio no respondía.

En el momento de terminar esta columna, me llega la noticia de que Schumacher y Coulthard habían sido descalificado. Era el remate del desastre. A la vista de los hechos, no dudo que será una temporada muy reñida, y puedo añadir que estoy preparado para que ocurra cualquier cosa en las restantes 16 carreras. Sé que no es fácil de aceptar, pero haré más de lo posible y confío que saldremos ganadores de la batalla.

GRAN PREMIO DE MALASIA

Doohan y Crivillé siguen

En Shah Alam, Mick Doohan ha demostrado de nuevo quién es el más fuerte. Alex Criville, pese a darnos esperanzas de tener el segundo puesto a su alcance, prefirió amarrar un también excelente tercer lugar antes que arriesgarse a caer.

Las cosas no han variado mucho en los dos primeros grandes premios. Beattie conserva la segunda plaza.

Alex Criville, antes que arriesgarse a una caída, prefirió en Malasia conservar la tercera plaza.

A Puig le fallaron las suspensiones.

NI el asfixiante calor, 40 grados, ni la tremenda humedad, casi del 90 por ciento, pudieron con un Mick Doohan sobresaliente, apabullante, superior. Alex Criville hizo toda la carrera en segundo lugar, resistiendo el aliento que Kevin Schwantz le lanzaba al cogote. El de Seva había hecho una espectacular salida, puesto que se encontraba en la segunda línea tras partir desde el octavo lugar. El catalán de Honda hizo una carrera mostrando esa madurez de la que hace gala este año: va deprisa, muy deprisa, pero dentro de un límite que, a diferencia del pasado año, está a un nivel muy superior. Todo parecía que ese iba a ser el resultado final pero, a siete vueltas del final, Darryl Beattie, que los había seguido como su sombra, lanzó su ataque mortal. El australiano tampoco parece el mismo del año pasado y su paso a Suzuki no puede haber sido mejor. Estuvo todo el tiempo agazapado tras su jefe de filas, sin luchar, sin castigar las gomas, sin cansarse y ♦♦♦

Borja consiguió un noveno puesto.

Max Biaggi no dio ninguna opción a sus rivales de la categoría del cuarto de litro.

así dio cuenta de Schwantz y una vuelta más tarde se «zampó» sin remisión posible a Alex. Este había realizado el trabajo más sucio al principio resistiendo a Kevin y en esa última fase de la competición ya no tenía los neumáticos para muchas filigranas y «amarró» ese tercer peldaño del podio sabedor de que el Campeonato es muy largo y no hay que regalar ningún punto más de la cuenta. Con ello el podio era exactamente el mismo que el de una semana antes.

Detrás las cosas ya no se asemejaban tanto. En esta ocasión el cuarto fue Itoh, al que seguían Barros y Puig. Este no tuvo un feliz Gran Premio y no se encontraba muy a gusto en el circuito malayo. Problemas de suspensión delantera le impidieron brillar como quería y deseábamos todos y aún tuvo suerte de beneficiarse del abandono de Cadalora y de las caídas de de Abe y Capirossi, que tenía el tercer crono. Por cierto, que cuando el italiano se fue por los suelos en la primera vuelta, Barros dio por detrás al de Fortuna y estuvo a punto de hacerle caer también, todo lo cual le hizo descolgarse de sus rivales. De todos modos protagonizó un «rush» final en el que adelantó a Barros e Itoh logrando un buen quinto puesto. Reggiani tuvo una excelente actuación con su Aprilia bicilíndrica de 400 centímetros cúbicos. También hay que resaltar la carrera de Borja. El levantino salía en la tercera fila con su Roc y pudo concluir la carrera en un excelente noveno puesto, primero de los no «grandes».

El aspecto de la carrera del cuarto de litro fue muy distinto que en Australia. Aquí Biaggi hizo como Doohan y no dio ninguna esperanza a sus rivales. Se notaba el hecho de que la casa de Noale había efectuado aquí muchos entrenamientos durante el invierno. La lucha, claro está, estaba por la segunda plaza, y fue emocionante hasta el final. Los que se la disputaron fueron Harada, Okada, Waldmann y Ruggia, quienes en muchos momentos rodaron juntos. A medida que transcurrían las vueltas los dos japoneses se fueron destacando ligeramente y enzarzándose en un bonito duelo. El de Honda se imponía en las rectas, el de Yamaha en las partes sinuosas. Con un pilotaje muy preciso y eficaz, Harada pudo ganar

En el duelo en 250 cc. por el segundo puesto se impuso el japonés Harada.

Luis D'Antín al final sólo pudo ser octavo.

los metros suficientes como para que Okada no pudiese cazarle en las rectas y así imponerse en ese segundo lugar. Para la cuarta plaza, Waldmann parecía el más sólido candidato y a la postre así fue, aunque Ruggia no cejó en su empeño en ningún momento.

En esta categoría los españoles sufrimos lo nuestro. Primero porque Carlos Checa, octavo tiempo, no pudo salir, ya que se dislocó el hombro en la segunda sesión oficial de entrenamientos y los médicos le impidieron siquiera probar en el «warm-up». Con ello el mejor era D'Antín, quién, a pesar de un inicio de carrera difícil, remontó y tras batallar duramente con Kenny Roberts Jr. logró imponerse al yanqui y concluir la prueba octavo. De nuevo brilló el andaluz Cardoso con su moto privada. Esta vez fue decimotercero, lo que le coloca noveno del Mundial y, naturalmente, primer privado. Lavilla y Riba terminaron muy retrasados y Maurel y Castilla abandonaron.

El impresionante aguacero que cayó durante la carrera de 125 creó problemas a Aspar y Alzamora, que no supieron elegir los neumáticos apropiados. Perugini logró un gran segundo puesto. Por fin a Torrontegui le acompañó la suerte y fue cuarto.

Pocas veces habrá caído tanta agua durante el transcurso de un Gran Premio como fue el caso durante la carrera de 125. La salida tuvo que darse con retraso a causa de la lluvia, que comenzó a caer tras la competición del medio litro y por ello se decretó carrera «en mojado», lo que significaba que ya no se detendría por esa causa para que los pilotos pudieran cambiar de gomas. Eso era sobre el papel porque, cuando se llevaban disputadas 13 vueltas, la tromba que caía en algunos lugares del circuito era tan importante que inundó completamente la pista y ello forzó al director de carrera a sacar la bandera roja. De ese modo el esfuerzo de los pilotos se vio recompensado con tan sólo la mitad de los puntos...

En esas condiciones escoger los neumáticos es decisivo y dos de nuestros hombres se equivocaron gravemente: «Aspar» y Alzamora. El primero salía decimonoveno tras haber sufrido varios gripajes, mientras que el segundo partía octavo. El de Lérida arrancó como una exhalación y se coló hasta el segundo lugar en los primeros momentos, pero luego fue perdiendo un puesto tras otro hasta concluir vigésimotercero al igual que el de Alcira, que acabó abandonando. En cambio, en cabeza McCoy se colocó primero y si Perugini logró darle caza y adelantarlo, bajo la tromba de agua pudo recuperar el primer puesto e imponerse de ese modo en su primer Gran Premio. Con ellos era Saito quién complementaba el podio. Otros a los que el agua no les sentó muy bien fueron Aoki, *pole position*, pero luego muy retrasado, Sakata, cuarto tiempo, y Raudies. Este arrancó segundo pero fue perdiendo puestos y terminó quinto, tras que lo adelantase uno que iba remontando con fuerza: Torrontegui. El vasco hizo una muy buena carrera y pudo aprovechar las condiciones metereológicas. ¡Ya era hora que un día la suerte estuviese con él! ●

JOSÉ LUIS AZNAR

CLASIFICACIONES

125 CC
1º McCoy (Honda), 42.18.350; **2º Perugini** (Aprilia), a 0.427; **3º Saito** (Honda) a 6.334; **4º Torrontegui** (Honda), a 9.790; **5º Ballerini** (Aprilia) a 10.295.
250 CC
1º Biaggi (Honda), 45.27.292; **2º Harada** (Yamaha), a 5.084; **3º Okada** (Honda) a 5.849; **4º Waldmann** (Honda), a 9.188; **5º Ruggia** (Honda) a 9.373. **8º D'Antín** (Honda) a 40.350.
500 CC
1º Doohan (Honda), 47.54.380; **2º Beattie** (Suzuki), a 6.799; **3º Criville** (Honda) a 10.107; **4º Schwantz** (Suzuki), a 14.256; **5º Puig** (Honda) a 15.238.

CAMPEONATO DEL MUNDO

125 CC
1º Aoki, 25 puntos; **2º Sakata**, 23 p; **3º Perugini**, 20 p; **4º Manako**, 16 p; **5º Saito**, 13 p. **6º Alzamora**, 13 p.
250 CC
1º Biaggi, 41 puntos, **2º Harada**, 40 p; **3º Waldmann**, 38 p; **4º Aoki**, 20 p; **5º Okada**, 16 p. **7º Checa** 13p.
500 CC
1º Doohan, 50 puntos; **2º Beattie**, 40 p; **3º Criville**, 32 p; **4º Schwantz**, 24 p; **5º Puig**, 20 p.

YOKOHAMA
LAS MAS ALTAS PRESTACIONES
YOKOHAMA

El equipo T-Mart funciono a la perfección consiguiendo de manos de Antonio Albacete dos magníficas victorias. Un año más Teo Martín está dispuesto a aguarle la fiesta a los equipos oficiales con muchos más medios que él.

CAMPEONATRO DE ESPAÑA DE SUPERTURISMOS (C.E.T.) EN JEREZ

SUPER ALBACETE

Antonio Albacete, encuadrado esta temporada en el equipo T-Mart y a los mandos de un BMW 318is, dejó claro en Jerez que cuando dispone de una buena montura es un serio candidato a la victoria. En el circuito gaditano fue el mejor de todos.

EN el circuito de Jerez se dio el banderazo de salida del CET 95, un campeonato que, reservado sólo a los Superturismos, se presenta muy competido y espectacular. En la cita inaugural todo era una incognita, la gran mayoría de los equipos sólo habían tenido ocasión de entrenar en los días previos, con lo que nadie sabía realmente donde podía estar. Para complicar más las cosas en la puesta a punto de los diferentes coches, durante los días anteriores a la carrera no cesó de soplar un fuerte viento.

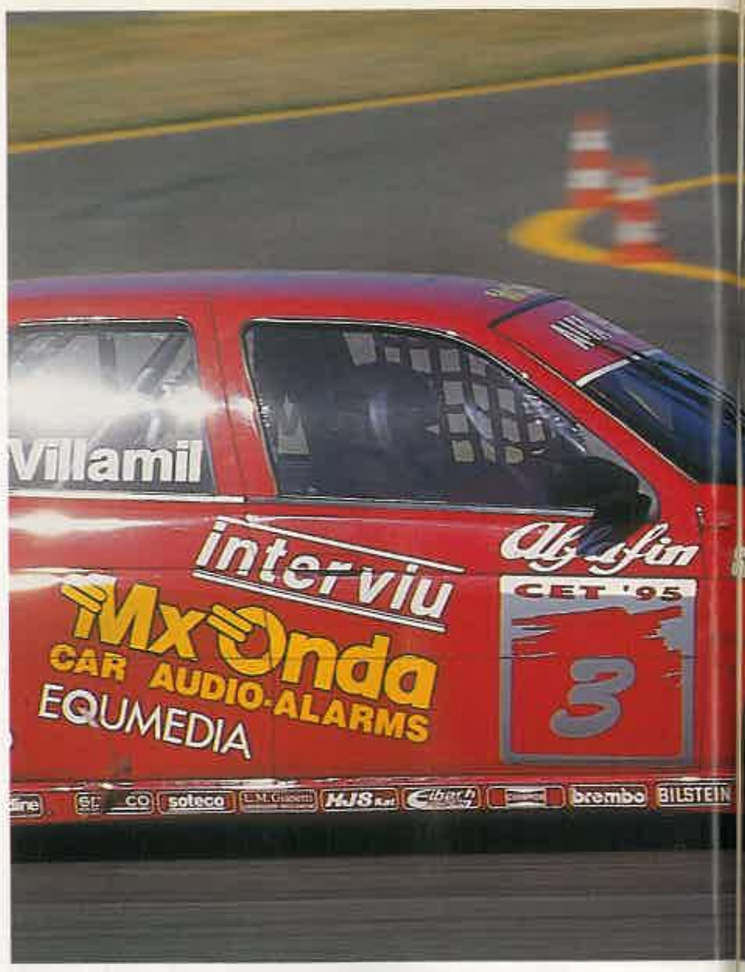
Los entrenamientos del sábado se encargaron de ...

YOKOHAMA

descubrir el potencial de cada equipo. Al frente de la clasificación se situaron los dos pilotos de Opel, Jordi Gené y Alex Caffi, en este orden, que con un pretemporada mejor que la de sus rivales han podido trabajar a fondo en los coches. Una de las primeras sorpresas del fin de semana fue el tercer puesto de Antonio Albacete con el BMW 318is del equipo T-Mart. Teo Martín, una temporada más, acude al CET con un equipo serio, capaz de aguarle la fiesta a los equipos oficiales. En los entrenamientos oficiales el mejor piloto de Alfa Romeo fue el italiano Giorgio Francia, al volante del 155 TS más evolucionado. Detrás del Alfa Romeo se situaron Eric Van der Poele y Luis Pérez Sala con los Nissan Primera.

Estos seis pilotos más tarde serían los encargados de estrenar la Super Pole, que consiste en jugarse los seis mejores tiempos de los entrenamientos, las seis primeras plazas de la parrilla de salida a una sola vuelta lanzada. Un sistema muy espectacular y emocionante, del agrado de todos los pilotos. Eric Van der Poele, con una vuelta sensacional, incluida una pequeña excursión fuera de la pista, consiguió el mejor tiempo y con él la posición de honor de la parrilla, en perjuicio de Jordi Gené, que se tuvo que conformar con el segundo mejor registro. En la Super Pole el piloto más perjudicado fue Antonio Albacete, que se clasificó sexto.

Los entrenamientos del sábado fueron una mala jornada para el equipo Ford. El día anterior tuvieron que trabajar intesamente para pasar el coche de Palau, que era 4x4, a sólo tracción delatera, tras comprobar que la tracción integral no le beneficiaba nada. Al parecer la ausencia de un diferencial central impide que las cuatro ruedas motrices sean competitivas. Después los tiempos tampoco salieron; en un principio pensaron que podían ser problemas de motor, pero más tarde comprobaron que se debió a unos neumáticos mal elegidos. ◆◆◆



Luis Villamil redondeó un magnífico fin de semana subiendo al cajón en la segunda carrera de la cita de Jerez. Un resultado que le permite situarse en segunda posición en la clasificación provisional del CET. Jordi Gené fue otro de los grandes protagonistas en Jerez. Fue el autor del mejor tiempo en los entrenamientos, posición que no pudo conservar en la Super Pole. Opel, tras las dos primeras carreras, ha demostrado que los Vectra son muy competitivos.

YOKOHAMA
CAMPEONES DE CATALUÑA DE TURISMOS 1994 CON XAVI RIERA
YOKOHAMA
YOKOHAMA
SUBCAMPEONES DE ESPAÑA SUPERTURISMOS 1994 CON ALAIN FERTE
YOKOHAMA

YOKOHAMA
CAMPEONES DE CATALUÑA DE TURISMOS 1994 CON XAVI RIERA
YOKOHAMA

Los Nissan Primera GT del 94 en manos de Luis Pérez Sala y Eric Van der Poele se mostraron en el circuito de Jerez muy competitivos. El belga Van der Poele dejó claro que es un serio aspirante a ganar el Campeonato.

Los Alfa Romeo, con una puesta a punto realizada de forma muy rápida, aún no han podido alcanzar todo su potencial.

En una vuelta magistral, Van der Poele se hizo con la Super Pole.

El otro hombre de la marca del óvalo, Jesús Pareja, no pudo dar una sola vuelta, debido a que el tubo que lleva la gasolina a la rampa de inyectores se fisuró. Tampoco fue un buen día para Rafael Barrios y Ricardo García Galiano con los Seat Toledo, el primero de ellos con un problema en la electrónica del motor se salió de la pista en la primera vuelta. En uno de los virajes más rápidos se quedó sin corriente, para en pleno apoyo volver a funcionar otra vez correctamente; esto provocó el derrapaje del Toledo que, con los neumáticos fríos, se salió sin que Barrios lo pudiera controlar. Galiano se limitó a rodar con el coche y al ver a Barrios fuera decidió no arriesgar para que al menos hubiera un Seat Toledo en la parrilla de salida. Tampoco tuvo fortuna Alex Villanueva, que rompió el motor del BMW 318is que pilota esta temporada.

Pero las sorpresas no acabaron en la jornada de entrenamientos en el *warm up* a primera hora del domingo. Joan Vinyes, con un Nissan Primera ex oficial, rompió el motor, quedando fuera de la carrera. Barrios siguió con los problemas eléctricos en el Seat Toledo, inconveniente de difícil solución que hacía peligrar su presencia en la carrera. Otro hombre que tuvo problemas fue Jesús Pareja, que en una curva tuvo que forzar mucho su postura de conducción para cambiar de marchas y se rompió un músculo de la espalda. Tras visitar al médico le tuvieron que infiltrar para ver si podía participar en las dos carreras.

Cada una de las citas del CET esta temporada tiene dos carreras, con ello se pretende que al ser carreras cortas y con dos salidas el espectáculo gane en intensidad, al ser posible que los coches rueden más tiempo agrupados. En la primera carrera, Jordi Gené, en la salida, consiguió por unos instantes la primera posición, pero poco después la recuperó Van der Poele. Antonio Albacete protagonizó una salida impresionante y de la sexta plaza subió a la tercera. A partir de aquí se desencadenó una fuerte lucha por los primeros puestos, con unos adelantamientos in extremis, arriesgando en muchas ocasiones la chapa de los coches. Albacete primero supero a Gené y después a Van der Poele; una vez que adelantó al piloto belga de Nissan se pudo hacer un hueco y conseguir una ligera ventaja que le permitió cruzar la línea de meta en primera posición. Gené tras mantener un espectacular duelo con Van der Poele lo pudo rebasar alcanzando la segunda posición. Luis Villamil protagonizó una sensacional carrera, del puesto octavo que ocupaba en la parrilla de salida remontó hasta la cuarta posición, lugar en el que acabó la prueba.

Los pilotos más perjudicados en esta primera carrera del año fueron Giorgio Francia, que se vio involucrado en una tangana que se produjo en los inicios de la prueba, quedando relegado a la última posición, sin posibilidad de recuperar muchos puestos. Caffi, por su parte, realizó una mala salida y finalizó quinto. Luis Pérez Sala, por su parte, con los neumáticos al límite fue perdiendo posiciones cruzando la línea de meta en el puesto siete. Jesús Pareja pudo dar unas primeras vueltas a buen ritmo, pero después la lesión de la espalda le hizo bajar su rendimiento. Para quienes se acabó la jornada fue para Galiano y para David Bosch (Opel Vectra) con los motores de sus vehículos rotos.

Tras finalizar la primera carrera los coches pasaron a parque cerrado, sin posibilidad de que los mecánicos pudie- ◆◆◆

SUBCAMPEONES DE ESPAÑA SUPERTURISMOS 1994 CON ALAIN FERTE
YOKOHAMA

YOKOHAMA
CAMPEONES DE CATALUÑA DE TURISMOS 1994 CON XAVI RIERA
YOKOHAMA

JEREZ EN BREVE

OFICIAL BMW
Roger Morback ha sido elegido por BMW para pilotar unos de sus coches oficiales en el DTC (Campeonato Alemán de Turismos de Grupo N).

VIEJOS CONOCIDOS
En el equipo Nissan han vuelto a coincidir Tommaso Carletti y Luis Pérez Sala. Carletti fue el ingeniero del coche del piloto español en el equipo Minardi de Fórmula 1.

CARRERAS ANDALUZAS
Juan A. González fue el triunfador de la carrera de Clásicos Andaluces con un Seat 124 Sport. En el Campeonato de Turismos el vencedor fue Enrique Gluckman, que a los mandos del Citroën ZX 16V, con el que disputó en el 94 Morback la Copa de esta marca, no tuvo ningún rival.

MUCHOS PROBLEMAS
Bosch tuvo muchas dificultades para poder estar presente en Jerez. La persona encargada de gestionar el equipo los «dejo tirados» días antes, pudieron estar allí de casualidad. Tras este problema su continuidad en el CET está en el aire.

PILOTO DE PRUEBAS
Carlos Palau ha sido designado por Ford Europa para desarrollar en su coche las nuevas soluciones técnicas de la marca, como es el caso del sistema de tracción a las cuatro ruedas, un apartado en el que tendrán que trabajar a fondo.

DOS VOLUMENES
En Jerez los Mondeo oficiales acudían con dos tipos de carrocería, de tres volúmenes para Pareja y de dos para Palau, esto ha sido debido a la premura con que han acabado los coches. En las siguientes carreras los dos coches serán de cinco puestas.

POCOS INSCRITOS
La Copa Porsche 968 CS no pudo debutar como estaba previsto en Jerez, la causa principal es que el número de inscritos es pequeño y que algunos de ellos no tienen sus coches listos.

MORATORIA
Meycom ha pedido una moratoria hasta junio para poder solucionar un inconveniente en los Toledo, en los que el eje delantero tiene más anchura de la permitida. Para poder ponerlos al día es necesario rediseñar las suspensiones.

ran intervenir en ellos, quedando sometidos a verificaciones por parte de los comisarios y a la colocación del lastre de los tres primeros clasificados. Quince minutos antes de la salida de la segunda carrera se abrió el parque cerrado, momento en el que se puede intervenir en los coches, poner gasolina y cambiar las ruedas.

En la segunda carrera, Van der Poele, salió como un tiro y se colocó en la primera posición hasta que en la tercera vuelta, haciendo lo imposible por mantener el puesto de honor, Albacete, que marchaba tras él, le dio un toque saliéndose el belga de la pista, pudo retornar pero le entraron piedras en el motor y prefirió parar en boxes para no romperlo. Un Luis Villamil muy motivado se colocó bajo el alerón del BMW de Albacete y le presionó durante toda la carrera, intentando arrebatarle el primer puesto, sin conseguirlo, pero redondeando un magnífico fin de semana. Tras él, y completando el podio, se clasificó Adrián Campos, que fue teniendo una progresión constante a lo largo del fin de semana, viendo recompensada su labor subiendo al podio. Giorgio Francia completó el éxito de Alfa Romeo en esta carrera finalizando cuarto. El equipo Opel en esta ocasión tuvo peor suerte, Gené se vio retrasado en la salida y no pudo remontar posiciones y Caffi, empujado por Francia, no pudo acabar la carrera. El equipo Ford, en un fin de semana no muy bueno, no pudo mejorar su actuación de la carrera anterior. Luis Pérez Sala sí lo hizo, ganando algunas posiciones y cruzando la línea de meta en el puesto quinto. Entre los privados hay que destacar la labor de Jesús Díez Villarroel, que con unos medios escasos y utilizando pastillas de frenos usadas y sin piezas de recambio mostró un buen nivel, una pena que no disponga de más medios, de tenerlos podría dar más de un susto. ●

TEXTO Y FOTOS: MANUEL MADRID

SERRA, INALCANZABLE

Jorge Serra se anotó una espectacular victoria en Jerez en la prueba puntuable para la Copa de España de Vehículos Históricos. Dominó en los entrenamientos y en la carrera, aunque se quedó clavado en la salida, arrancando el último. Remontó posiciones y al final, al borde mismo de la línea de meta, se impuso a Vicente Saez por centésimas.

Jesús Diez, con muy pocos medios, demostró un buen nivel.

CLASIFICACIONES

SUPERPOLE
1º E. Van de Poele (Nissan Primera), 1.49.91; **2º J. Gené** (Opel Vectra GT), 1.50.17; **3º A. Caffi** (Opel Vectra GT), 1.50.40; **4º G. Francia** (Alfa Romeo 155), 1.50.69; **5º L. Pérez-Sala** (Nissan Primera) 1.50.76; **6º A. Albacete** (BMW 318i), 1.51.42.

1ª CARRERA
1º A. Albacete (BMW 318i), 18 min. 39 seg. 12 déc.; **2º J. Gené** (Opel Vectra GT), 18.44.43; **3º E. Van de Poele** (Nissan Primera), 18.46.51; **4º L. Villamil** (Alfa Romeo 155), 18.50.78; **5º A. Caffi** (Opel Vectra GT) 18.51.06; **6º A. Campos** (Alfa Romeo 155), 18.53.43; **7º L. Pérez-Sala** (Nissan Primera), 18.55.77; **8º C. Palau** (Ford Mondeo), 18.56.39; **9º J. Pareja** (Ford Mondeo), 18.58.65; **10º R. Galiano** (Seat Toledo), 19.16.87.

2ª CARRERA
1º A. Albacete (BMW 318i), 18 min. 47 seg. 88 déc.; **2º L. Villamil** (Alfa Romeo 155), 18.48.40; **3º A. Campos** (Alfa Romeo 155), 18.52.09; **4º G. Francia** (Alfa Romeo 155), 18.52.48; **5º L. Pérez-Sala** (Nissan Primera), 18.56.16; **6º J. Gené** (Opel Vectra GT), 18.57.12; **7º J. Díez** (BMW 318i), 19.02.65; **8º J. Pareja** (Ford Mondeo), 19.04.01; **9º C. Palau** (Ford Mondeo), 19.05.84; **10º A. Villanueva** (BMW 318i), 19.27.16.

CAMPEONATO DE PILOTOS

1º Antonio Albacete, 40 puntos; **2º Luis Villamil**, 25 p; **3º Jordi Gené**, 21 p; **4º Adrián Campos**, 18 p; **5º Eric Van de Poele y Luis Pérez-Sala**, 12 p.

CAMPEONATO DE MARCAS

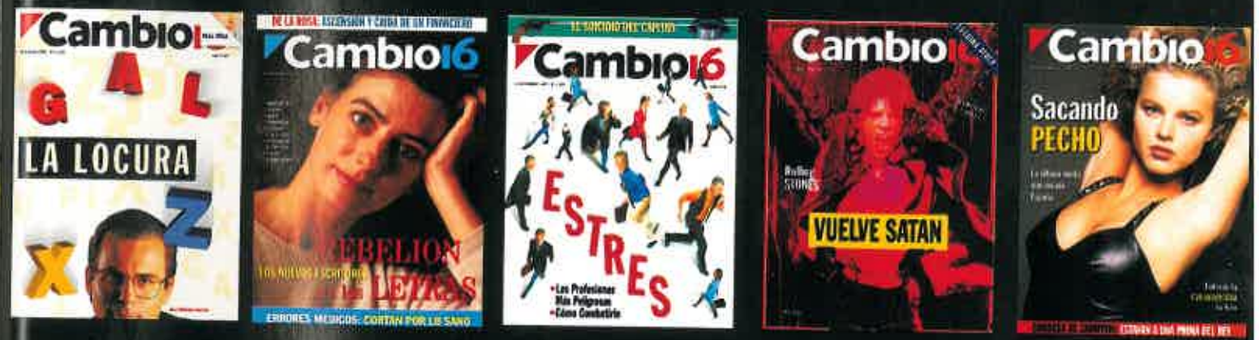
1º Alfa Romeo, 36 puntos; **2º Opel**, 25p; **3º Nissan**, 22 p; **4º Ford**, 16 p.

YOKOHAMA
SUBCAMPEONES DE ESPAÑA SUPERTURISMOS 1994 CON ALAIN FERTE
YOKOHAMA

¿ 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

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

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

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY