



G.P. DE ESPAÑA: LA GRAN FIESTA DE LA F-1

# SEMANAL Motor 16

23 de mayo 1995 • Núm. 605 • 375 ptas.

## LA MODA DE LAS BERLINAS RAPIDAS



Opel Vectra Sport 2.0i 16V

Seat Toledo 2.0i GT 16V

Citroën Xantia 2.0i 16V SVX

Ford Mondeo Ghia 2.0i 16V

Renault Laguna 2.0i S 16V RXI

**El nuevo Laguna 2.0i S frente a sus rivales**

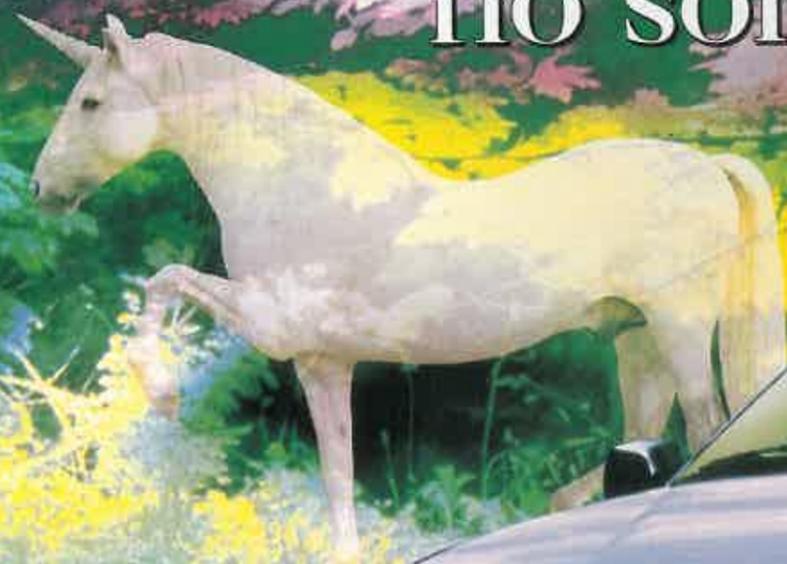
### TODO SOBRE EL SALON DE BARCELONA



### LAGUNA FAMILIAR NOVEDAD MUNDIAL



Su seguridad, estabilidad y confort  
no son imaginaciones tuyas.



En un Citroën Xantia, la realidad siempre supera el mundo de los sueños.

Porque nuestra imaginación y nuestros centros de ingeniería han creado el coche tecnológicamente perfecto para llevarle seguro hasta donde usted quiera llegar.

Un vehículo donde la belleza convive con los sistemas de seguridad más avanzados:

Estructura monobloque reforzada con zonas de absorción de energía, triple anillo de seguridad en el habitáculo y

sólidas barras laterales de protección.

Sistema de frenado por alta presión, con frenos de disco sobredimensionados, asociado a un sistema ABS de 4 captores y, por supuesto, air-bag.

Además, su suspensión hidractiva, en la que se inspiraron los Fórmula 1, es capaz de restablecer el equilibrio del automóvil en 5 centésimas de segundo. Así, tiene garantizado un comportamiento y confort óptimo en todas las situaciones, pero especialmente en frenadas, curvas y

carreteras en mal estado.

El Citroën Xantia le conducirá a un mundo donde la seguridad, el confort y la estabilidad pueden parecerle imaginaciones suyas.

Porque nunca habrá disfrutado de un coche igual.

*Xantia*

EURO RSCG

**CITROËN**

Equipamiento según versiones.

N O T E I M A G I N A S L O Q U E C I T R O Ë N P U E D E H A C E R P O R T I

# Cualquiera que sea su coche, use Mobil 1



McLaren, el equipo más laureado de la Fórmula 1, ha elegido a Mercedes-Benz para motorizar a sus monoplazas en los Grandes Premios de 1995.

Mercedes ha construido un nuevo motor multiválvulas V10 que alcanza 15.000 rpm., genera más de 650 CV y permite a los McLaren MP4/10 alcanzar velocidades que superan los 320 Km. por hora.

McLaren y Mercedes exigen un 100% de fiabilidad a cada uno de los componentes, incluyendo el lubricante del motor.

Mobil 1 es el aceite que utilizan para proteger sus motores y sus más de 900 piezas móviles en condiciones límite, durante el millón de revoluciones que el motor soporta en cada Gran Premio.



Mobil 1 es capaz de soportar una presión interna del motor equivalente a 8.500 veces la fuerza de la gravedad y aún así, permanecer estable y fluido a temperaturas superiores a 300°C.

Mobil 1 ha sido diseñado específicamente por científicos para crear y mantener una película lubricante entre cada una de las piezas móviles del motor y eliminar virtualmente su desgaste.

El equipo Marlboro McLaren Mercedes confía en Mobil 1, el lubricante 100% sintético, que encontrará disponible para su vehículo en Estaciones de Servicio Mobil, Concesionarios y en su taller habitual.

Cualquiera que sea su coche, es hora de cambiarse a Mobil 1.

## Mobil 1

El lubricante más avanzado del mundo.

Para más información, llame al Departamento de Atención al Cliente de Mobil. Tel.(91) 537 94 41

**5 EDITORIAL**  
**8 PUNTO DE MIRA**  
**16 SALÓN DE BARCELONA**  
 El Salón Internacional del Automóvil de Barcelona ha abierto sus puertas cargado de novedades, y es cita obligada para todo aficionado.

**28 FRENTE A FRENTE**  
**Renault Laguna 2.0 S RXE/Citroën Xantia 2.0 16V SX/Ford Mondeo Ghia 2.0i 16V/Opel Vectra Sport 2.0i 16V/Seat Toledo 2.0i GT 16V.**  
 El nuevo modelo de Renault, ahora con motor de 16 válvulas, se encuentra un segmento donde va a tener una dura competencia.

**42 A FONDO**  
**Chrysler Voyager SE 2.5 TD.**  
 El monovolumen americano se ofrece ahora con un nuevo motor turbodiesel que une a su gran economía unas destacables prestaciones.

**46 LO ULTIMO**  
**Peugeot 206.** En la marca francesa se ultima el diseño del sustituto del 205 un modelo de gran éxito durante 11 años.

**50 FUERA DE SERIE**  
**Jeep GPW 1942.** Cuando se cumplen 50 años del final de la Segunda Guerra Mundial, el mítico jeep sigue vivo.

**57 PRECIOS**

**88 CUENTENOS SU CASO**

**90 DEPORTE**  
**A todo gas.**

**94 4 Horas GT en Donington.** Los McLaren siguen siendo los grandes dominadores de este campeonato.

**98 G. P. de España de Fórmula 1.** El circuito de Montmeló vivió una gran fiesta deportiva.

**106 JUAN BALLESTA**



**42** Chrysler Voyager 2.5 TD: familiar de gran economía y excelentes prestaciones.



**16** El Renault Laguna Evado es una de las grandes estrellas del Salón de Barcelona.



**98** El espectáculo de la Fórmula 1.

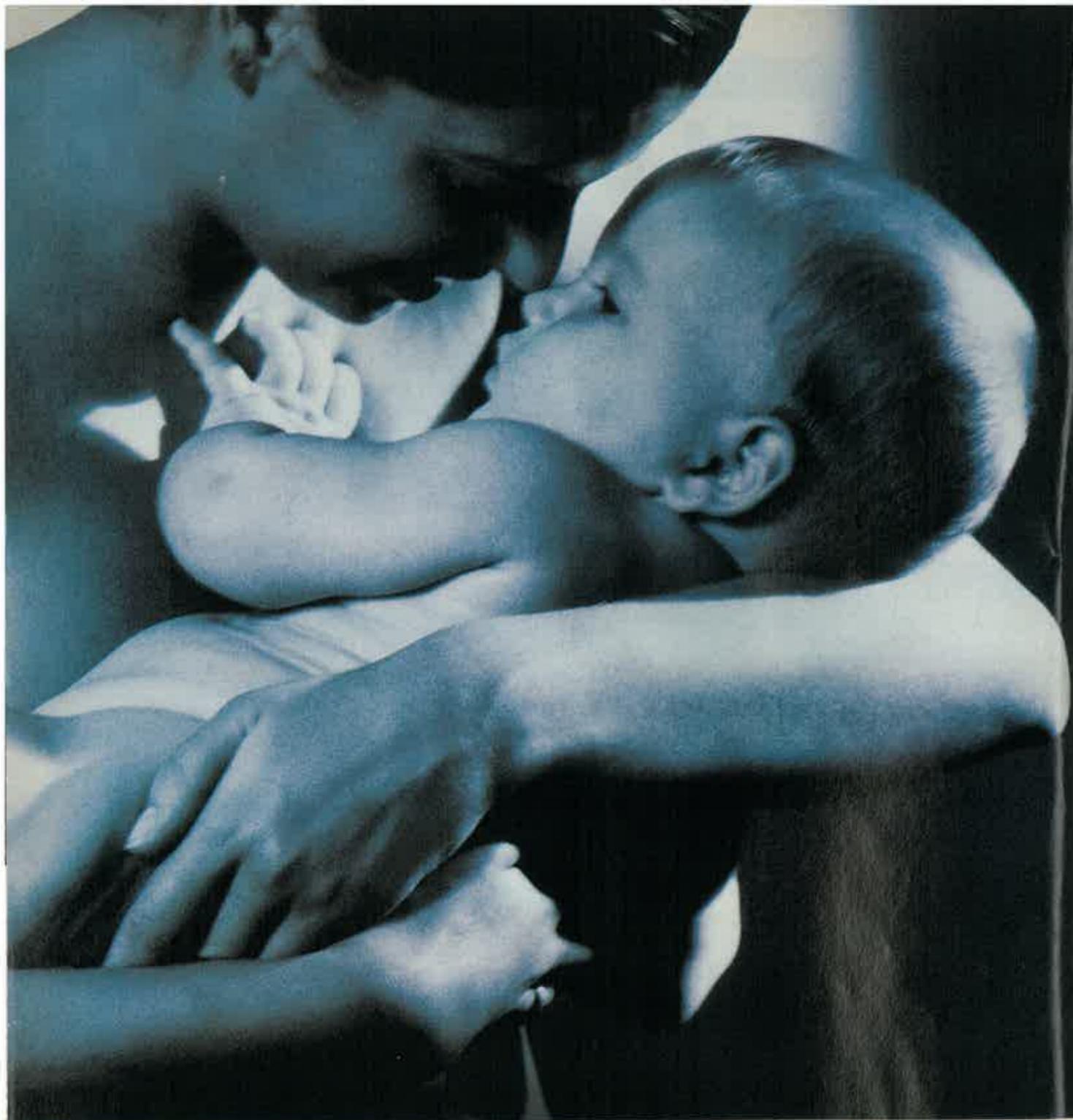


**50** El mítico Jeep cumple 50 años.



**94** Los McLaren volvieron a ganar en Donington y dominan el Campeonato GT.

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 580 escudos.



## El servicio Postventa Volkswagen.

Para Volkswagen, cada coche es un poco como un hijo.

Por eso existe el servicio Postventa Volkswagen. Para que cuando un coche pase de nuestras manos a las suyas, siga teniendo las mejores atenciones y cuidados. Para que se haga mayor pero funcionando siempre como el primer día. Y para que usted se sienta satisfecho en todo momento

de haber elegido nuestra marca.

Servicio de Movilidad. 1 año de garantía total. 1 año de garantía en reparaciones. Asistencia en carretera. Supergarantía hasta 4 años. Servicio 24 horas. 6 años de garantía contra la perforación por corrosión. 3 años de garantía en la pintura.

Si tiene un Volkswagen, utilice el servicio Postventa Volkswagen.

Mimaremos su coche mejor que nadie.

Por algo somos sus padres.



Servicio Postventa

**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:** M<sup>o</sup> Jesús Benit (Información) Víctor Picione (Producto). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Robledo. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jurgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); M<sup>o</sup> Belén Valdehita (Cierre). **Ilustraciones:** Jesús Espinosa, Enrique Llorca, Enrique Ortega. **Francisco Podadera (Diseño), Autoedición:** Valentín Cerecedo (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. 28023 Madrid. Tel: 558 98 00. Fax: 558 96 62. Modem: 558 96 61. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorta, 3 1<sup>o</sup> 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. Valde-laparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

**MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1999. Depósito Legal: M.30.247. 1993. Dirección controlada por OJD.

**MOTOR 16** es una publicación miembro de Euraut, 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).

## Seguridad vial

**I**NTRANQUILIZA saber que uno de cada cuatro conductores españoles es un peligro y, además, no se le puede identificar. Como es lógico, nadie se identifica con ese 25 por ciento cuya edad está comprendida entre los 18 y 35 años, soltero, impulsivo, estresado, impaciente y que considera el vehículo como un arma con la que competir contra el tiempo, contra sí mismo y contra los demás. Un intolerante, que no soporta que le adelanten ni que le quiten el aparcamiento y que, por si le faltaba algo, tiende a ser insolidario.

Aquellos que responden a este perfil encantador, quedan definidos con la denominación de «Autoafirmativos». Esto es, un individuo que utiliza su coche como un elemento de competición y proyección de su propia personalidad y sus frustraciones. Así lo indica un estudio sociológico realizado a partir de más de 1.300 entrevistas sobre el factor humano en la seguridad, realizado por el gabinete de la consultora Bernard Krief, con el apoyo de la firma de seguros MAPFRE y el Institut Català de Seguretat Viaria.

Este retrato robot no ha sentado nada bien a una serie de ciudadanos jóvenes que se han puesto en contacto con esta revista, para manifestar su total desacuerdo con esta definición. De nada ha servido decirles que las encuestas hay que valorarlas en su justa medida, y que estamos ante una muestra de la que no hay porqué sacar grandes conclusiones. De hecho, según sus datos, nadie escapa de tener uno o más aspectos de esa tipología de conductor peli-

groso, aunque se hayan rebasado los 40 años, pues de acuerdo con el mismo estudio, los españoles valoramos excesivamente nuestra destreza al volante y consideramos que la culpa de los accidentes siempre la tiene el otro.

En otras palabras, que no hay que enfadarse y sí tratar de conocernos mejor y analizar en profundidad alguna de nuestras reacciones. Justo aquellas que responden a circunstancias que generan crispación y una conducción agresiva, que puede poner en juego nuestras vidas y las de los demás.

Por eso celebramos la iniciativa de MAPFRE que, con motivo de la semana de la Seguridad Vial, que se celebrará en Barcelona del 2 al 9 del próximo mes de junio, a puesto en marcha un decálogo de buenas intenciones para todos aquellos conductores que voluntariamente se quieran someter a él. Los diez puntos en cuestión que deben marcar las actuaciones de aquellos que decidan seguirlos, no son ni más ni menos que un pequeño tratado de buenas costumbres, sentido común y amor a la vida, aplicado a nuestro día a día en el volante.

Así, cosas como conducir con atención, no ir con prisa ni agobiado, respetar al débil, atender a la señalización, utilizar siempre el cinturón de seguridad, mantener el buen estado del automóvil y disfrutar de la conducción de nuestros vehículos, entre otras cosas, no debería ser un compromiso sólo para esta semana dedicada a la seguridad vial, sino para todos los días.

Según un estudio sociológico, el 25 por ciento de los conductores españoles, solteros, con edades entre los 18 y los 35 años, considera el vehículo como un arma para competir contra el tiempo, contra sí mismos y contra los demás.

ANGEL CARCHENILLA

# Nuevo TATA TelcoSport



**Motor Diesel 2.0**  
EQUIPAMIENTO DE SERIE:

- Aire Acondicionado.
- Dirección Asistida.
- Cierre Centralizado.
- Elevalunas Eléctrico.
- Volante Regulable en Altura.
- Cristales Tintados.



ó 100.000 Km.

**2.075.240.-Ptas.**

I.V.A. y transporte incluidos.

Financiación con TATACREDIT.

## Capaz, económico y diferente.

El TATA TelcoSport es la expresión de vehículo duradero que responde a todas sus necesidades. Por su motor diesel de dos litros, su capacidad de carga, comodidad de suspensión y completo equipamiento de serie, resulta ideal para afrontar las más duras tareas o disfrutar de una conducción relajada tanto en ciudad como en los grandes recorridos rurales.

Si está Ud. pensando en cambiar de coche, conozca y compre ahora el nuevo TATA TelcoSport. ¿Verdad que es sorprendente?



La versión pick-up  
Telcoline completa la  
gama TATA Telco.  
P.V.P. 1.699.400- Pts.  
I.V.A. y transporte incluidos.

Solicite mayor información en la Red Oficial de Concesionarios.

Alava (Vitoria) LASA MOTOR Tlf 945-133788 • Alicante MOTRASA REPUESTOS, S.A. Tlf 965-241142 • Albacete INDOALBA, S.L. Tlf 967-523385 • Almería...  
Badajoz (Almendralejo) AUTOMOCION CARRASCO, S.L. Tlf 924-663108 - (Villanueva de la Serena) AUTOMIRAFLORES, S.L. Tlf 924-841866 • Barcelona...  
Cáceres DIVECA, S.L. Tlf 927-217314 • Cádiz (Jerez de la frontera) RECAJEREZ, S.L. Tlf 956-140617 • Cantabria (Santa Cruz de Bezana) EXPOTRANSPORTE, S.L. Tlf 942-580728 • Ceuta J.R. LALCHANDANI, S.A. Tlf 956-514793 • Ciudad Real TECNIMOTOR, S.L. Tlf 926-253348 • Córdoba SERGUEAUTO, S.L. Tlf 957-267313 - (Lucena) TALLERES LUCENTINOS, S.L. Tlf 957-500649 • Gerona (Rudellots de la...)  
Huelva MOTOR LAS TRES R, S.L. Tlf 959-286222 • Jaén TRACCION JAEN, S.L. Tlf 953-266405 • Lérida SEGRIA MOTOR, S.L. Tlf 973-21...  
Lugo...  
Madrid FILIPINAS MOTOR, S.L. Tlf 91-5340569 • (Fuenlabrada) GARCIA TAMARIT, S.L. Tlf 91-6973797 • POWER CAR, S.L. Tlf 91-5645556 • TRAMER Tlf 91-3310904 • (Villalba) RUEDAUTO AUTOMOVILES, S.A. Tlf 91- 8514808 • M...  
Murcia ALCARAZ MOTOR, S.L. Tlf 968-250683 - (Lorca) GARAJE LA HOYA, S.L. Tlf 968-481751 • Pamplona EZCURDIA, S.L. Tlf 948-146811 • Rioja...  
Sevilla HONVER-MOTOR GROUP Tlf 95-4521622 • Tarragona (Reus) TOGLIATTI, S.L. Tlf 977-220645 • Teruel TUROMOVIL, S.L. Tlf 923-244510 • Valencia PACO PEREZ, S.A. Tlf 961-920761 • Valladolid TU AUTO, S.L. Tlf 983-276758 • Vizcaya (Bilbao) JAPE MOTOR, S.L. Tlf 944-278327 • Zamora...  
Asturias (Oviedo) ELMA MOTOR, CB Tlf 985-283523 • Burgos JULIAN AUTO, S.L. Tlf 947-260849 • Madrid...  
Málaga...  
Navarra...  
Ourense...  
Salamanca GENARCAR, S.L. Tlf 925-803335 • Toledo (Talavera de la Reina) AUTOMOVILES VALLEJO, S.A. Tlf 925-803335 • Zamora...  
Zaragoza OASIS MOTOR, S.L. Tlf 976-533783

**TATA**  
Telco

Sorprendente ¿no?

## SEMÁFOROS



Comprendemos que el trabajo está muy achuchado y hay que fomentar el empleo, pero no a base de ingresar en los hospitales al personal. Y menos, ahora que están en huelga. Viene esto a cuento porque la empresa encargada de la limpieza de las calles de Madrid ha encargado unos trajes, para sus operarios, de un atractivo color verde oscuro. Un color que queda muy bien en los Marines y en los GEO y en todos los que quieren camuflarse, pero que es una temeridad para quienes trabajan en la calzada y preferentemente de noche. Seguro que quien ha tomado la decisión no conoce las condiciones de trabajo de los esforzados trabajadores.



Dicen las lenguas (lo de malas no está escrito ni siquiera entre líneas), que el año 95 va a ser pródigo en apariciones de nuevas publicaciones del motor. De momento, saludamos con alegría al Anuario de la Industria de Automoción, que acaba de poner en los quioscos el equipo de Ediciones de Automoción, con Raúl del Hoyo al frente. Viene a cubrir un hueco que faltaba: el de los libros de consulta profesional. A todo el equipo, buena suerte.



PARA EL MERCADO COREANO

## Nuevo Hyundai Marcia

LA firma coreana Hyundai acaba de lanzar en el mercado coreano el nuevo modelo denominado Marcia, que se sitúa entre el Sonata y el Grandeur.

Se trata de una berlina convencional, de 4,77 metros de longitud, que puede estimarse como una extrapolación del Mitsubishi Galant, de quien recibe la plataforma y la mayoría de los elementos

mecánicos, como el motor V6 de 2,5 litros y 173 caballos.

Con el Marcia, destinado inicialmente sólo para el mercado interior, Hyundai propone un coche de un sofisticado equipamiento electrónico, que comprende, además de ABS, un sistema de control de tracción (TCS) y otro de control de suspensiones (ECS).

EL PRESIDENTE DEL GRUPO ESTUVO EN ESPAÑA

## Incremento de ventas de Volvo

DURANTE los cuatro primeros meses del año, el grupo Volvo incrementó sus ventas en todo el mundo en un 19 por ciento. En automóviles se vendieron un total de 104.600 coches, que frente a los 91.400 que comercializó en el mismo periodo del año pasado, supone un aumento del 14 por ciento. En vehículos industriales fueron un total de 19.500 camiones, un crecimiento ligeramente superior al 20 por ciento, basado sobre todo en los buenos resultados de los mercados europeos y también en los Estados Unidos y Brasil. El 850 en el primer caso y la Serie FH en el segundo han sido los modelos con un mayor éxito. También cabe destacar la presencia en Madrid de Per-Erik Mohlin, presidente del grupo Volvo, donde destacó el buen momento de la compañía sueca, que la producción de automóvi-

les está ya en los mismos niveles de Audi y las excelentes expectativas de futuro gracias a la próxima aparición del nuevo modelo fabricado en Holanda y hecho en colaboración con la marca japonesa Mitsubishi. En cuanto a Renault, Mohlin destacó que la relación ha quedado reducida a una mera cooperación de intercambio de componentes.



CONQUISTANDO NIJAT



NACE ALFA 146. LA NUEVA BERLINA DE ALFA ROMEO. CREADA PARA EL PLACER DE CONDUCIR. EQUIPADA DE SERIE CON TOTAL SEGURIDAD: HABITACULO REFORZADO, SISTEMA "FPS" DE PREVENCIÓN DE INCENDIOS Y SUSPENSIÓN DE ELASTICIDAD CONTROLADA. CON UNA BRILLANTE GAMA DE MOTORES GASOLINA Y TURBODIESEL. ALFA 146: TODO UN CARACTER.

ALFA 146	CV	DIR. ASISTIDA	AIR BAG	CIERRE CENTR.
1.4 B	90	•	•	•
1.6 L	103	•	•	•
1.7 16V L	129	•	•	•
2.0 TD/2.0 TD L	90	•	•	•

• = de serie

# ALFA 146. CARACTER ALFA ROMEO.

Cuore Sportivo

**FALLECE ANTONIO ESCUDERO**

Dolorosa e inesperadamente, ha fallecido en Argentina, donde se encontraba en una visita de trabajo, el presidente de Sernauto, Antonio Escudero Bernabéu. Licenciado en Derecho y procedente del sector de automoción desde la empresa Fundiciones Industriales, Escudero, que tenía 67 años de edad, fue el creador e impulsor de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Automoción, desde su creación en el año 1967 hasta la actualidad, siendo el mismo el Presidente de la entidad a lo largo de todos estos años.

**UNIROYAL AMPLIA SU GAMA RTT-1**

El neumático Uniroyal rallye RTT-1, que hasta ahora sólo se ofrecía con el índice de Velocidad ZR y en formatos muy compactos, ha introducido en el mercado las dimensiones medias 185/60R 14 H, 195/60 R 14 H, 195/60 R 15 V y 205/60 R 15 V. El programa, con tamaños de 14, 15, 16, 17 y 18 pulgadas de diámetro, ofrece un sin número de posibilidades de repuesto para una gran variedad de vehículos. Entre ellos: el Ford Mondeo, el Renault Laguna, Safrane y Espace, el nuevo Audi A4, el Citroën Xantia...



**CONducir SEGURO**

**Escuela Porsche**

BUENA la iniciativa de Porsche España de organizar cursos de conducción para ganar seguridad a los propietarios de los potentes coches alemanes. A través de la escuela automovilística TAC, que dirige desde hace ya algunos años Joan Arnella, se imparte en un solo día un completo curso en un circuito. Únicamente pueden asistir los dueños de los distintos modelos de Porsche con su automóvil, que reciben un control personalizado por parte de los monitores de TAC. Primero, y a través de vídeo, se enseña la correcta posición al vo-



lante tanto de las manos como de las piernas y después se indica en cortas clases teóricas la manera ideal de afrontar el trazado de las curvas.

Una vez con los coches, se enseña principalmente la frenada, ya sea de emergencia a elevada velocidad, con reducción o a la entrada de una curva. Otros ejercicios son precisión en el giro, trazadas y curvas enlazadas, aceleración en curva, conducción en seco y mojado y, por último, giros en circuito. Finalmente se comentan las imágenes de los vídeos grabados sobre las principales maniobras y se otorga un diploma. El objetivo principal del curso es aportar al conductor la necesaria confianza y seguridad para obtener el máximo partido del coche.



**TENDENCIA A LA BAJA**

**Avance de las ventas en abril**

SEGUN un informe facilitado por la patronal ANFAC, el mercado del automóvil está experimentando una acusada desaceleración en relación al último año. Según estos datos, durante el pasado mes de abril se han matriculado en España 71.999 automóviles de turismo. Unas cifras que, aunque reflejan un ligero incremento del 2,9% con relación al mismo mes del 94, están muy lejos de las previsiones que se habían fijado para este año tanto los fabricantes como la patronal, y que han tenido que ir modificando mes tras mes.

Este temor a una más profunda desaceleración, se basa en que el global de las ventas depende cada vez más de unas ventas, totalmente estacionales, a flotas de alquiladores. Así, y según datos de la misma ANFAC, las ventas a particulares (descontando las ventas a alquiladores) han sufrido un descenso del 13,4 por ciento en abril y un 3,3 por ciento en lo que va de año.

Por otra parte, en el primer cuatrimes-

tre del año se han matriculado en España 280.852 turismos, lo que representa un incremento del 3,74 con relación a igual periodo del último año, pero que está un 11,07 por ciento por debajo de la media del periodo acumulado 1989-94. Unas perspectivas nada halagüeñas, que se podrían ver agravadas teniendo en cuenta que el próximo mes finaliza el plan Renove II.



**ELECCIONES**

**El PP presenta su programa industrial**

EL Partido Popular, por medio del portavoz de Industria del grupo parlamentario, Luis Gámir, ha presentado un documento en el que se recogen las directrices de su política industrial.

Con más ambigüedades que concreciones, el PP aboga por las privatizaciones para sanear el sector público industrial.

En lo que al sector de automoción se refiere (al que no se le cita más que en dos ocasiones en un documento de 136 páginas), cabe señalar como programa:

- Reducción sustancial de la tasa de matriculación. (Ya no se habla de su supresión, sino de su reducción).

- Reforma del Plan Renove para vehículos industriales, para dotarlo de la eficacia de la que ha carecido hasta el momento.



(Excelente declaración de intenciones, pero sólo

eso). Cambio del sistema de matriculación: supresión de las siglas provinciales y posibilidad de que los vehículos usados puedan cambiar su matrícula en el momento de la transferencia. (Esta sí es una propuesta concreta, ya anunciada por la actual Administración como hipótesis de trabajo y que parece que en el PP quieren poner al en marcha).

- Plan Renove para el sector de Ciclomotores y Motocicletas. (Buena idea).

- Aumentar la exención del impuesto de matriculación para las motocicletas de 125 y 250 centímetros cúbicos. (Parece excesivo los 250 centímetros cúbicos).

- Eliminación de las singularidades técnicas exigidas en nuestro país en relación con las existentes en los principales mercados, para evitar segmentaciones en las cadenas de producción. (Ya era hora).

- Análisis de la posible creación de la categoría de motocicletas de 125 centímetros cúbicos y 15 caballos, en línea con lo realizado en los principales países europeos de nuestro entorno. (Es una puerta abierta a la manipulación mecánica posterior, como se ha podido ver hasta ahora en otras cilindradas).



**Vender sin concesionarios**

Desde hace 15 días, se anuncia un banco sin sucursales. Esta moda va a llegar a los automóviles: vender sin concesionarios. Por ahora, es sólo un experimento, realizado en Gran Bretaña por una marca coreana. Los primeros resultados son exitosos.

**El Salón no invita al Ministro**

Una semana antes de la inauguración del Salón de Barcelona, en el Ministerio de Industria no se había recibido ninguna invitación para la inauguración. Cuando desde Madrid se preguntó a la entidad organizadora los detalles de la inauguración, se recibió por fin un comunicado en el que se comunicaba que se sentirían muy honrados con que Equiagaray acompañase a Pujol en la ceremonia. No ha gustado mucho el desplante del equipo de Godó.

**Renault se va de Portugal**

El Presidente de Renault, Louis Schweitzer quiere cerrar la fábrica de Setubal. En esta anticuada planta se ensamblan los Clio, enviados en CKD desde España. Resulta más barato enviar los coches ya montados desde Valladolid, pero el Gobierno portugués presiona para mantener la actividad.

**El nuevo Peugeot 106, más grande**

En julio de 1996 comenzará a venderse el nuevo Peugeot 106. El modelo S20 tendrá una apariencia externa muy parecida al actual 106, pero con más distancia entre ejes y una longitud de 3,82 metros. Deberá sustituir al actual 205 hasta que aparezca el futuro 206, (proyecto T-1) en enero de 1998. Entre las novedades para el nuevo 106 destaca una culata de 16 válvulas para el motor TU5, que proporciona 120 caballos y una versión turbo del mismo motor TUD, que rendirá 75 caballos. El nuevo 106 heredará la misma plataforma del sucesor del Citroën AX, que aparecerá unos meses antes.

**USA contra los coches coreanos**

El chairman de Chrysler, Robert Eaton, ha recomendado la prohibición de vender coches coreanos en Estados Unidos. El argumento utilizado es que, mientras que los coreanos han vendido en el exterior 745.000 coches en el último año, el conjunto de países occidentales sólo ha logrado introducir 8.000 unidades en el lejano país. En estados Unidos, un Hyundai Sonata con el máximo equipamiento cuesta ligeramente por encima de los 8.000 dólares (un poco menos de un millón de pesetas), que son casi 1.000 dólares menos que un coche equivalente fabricado en los Estados Unidos.

## MUSICA SOBRE RUEDAS

«Las cosas del querer» fue una película de Jaime Chávarri que recreaba la aventura vital de Miguel de Molina, una de las figuras españolas de la copla exiliado en Argentina tras la Guerra Civil. El propio Chávarri ha hecho una segunda parte de esta misma historia, protagonizada también por Manuel Bandera y Angela Molina, y situada ya en los años del artista en Buenos Aires. La banda sonora de «Las cosas del querer, 2ª parte» (Zafiro 27410 2) está cantada por los propios protagonistas, lo que es garantía de autenticidad, aunque no de excesiva calidad porque Manuel Bandera no canta como Miguel de Molina ni Angela ha heredado el talento de su padre para la copla. Pero el repertorio es hermoso y también la historia que se esconde tras las canciones.

Las vicisitudes de Duncan Dhu en los últimos tiempos son merecedoras de ser narradas por un periodista de investigación. Un trío que se reduce a dúo, un dúo cuyos componentes graban discos individuales... y la incertidumbre de si el grupo sigue existiendo. Para tranquilizar, o al menos contentar, a su fiel audiencia, Duncan Dhu ha editado un disco doble grabado en directo, en un teatro de San Sebastián, su ciudad. «Teatro Victoria Eugenia» (GASA 450999162) es el resultado del concierto, que viene a ser una nueva colección de «grandes éxitos» pero esta vez cantados en directo. Nada nuevo bajo el sol, pero una colección de temas de excelente resultado en su lanzamiento original. Además, el disco respira un cierto espíritu de complicidad entre el público y el dúo y entre los dos componentes de Duncan Dhu entre sí. ¿Cómo será el próximo capítulo?

La canción brasileña es de una riqueza y va-

riedad apasionante. Pero daba la impresión de que repetía siempre las mismas figuras y que no se renovaba el parque de cantantes y compositores. **M a r i s a Monte** ha venido a demostrar que esa sensación era falsa. «**Rose and charcoal**» (EMI 8 30080 2), su nuevo disco en el que compone parte del repertorio junto a legendarios autores de su país, además de recrear temas de Lou Reed y Laurie Anderson, intenta presentar una visión más completa de Brasil al incidir en otros paisajes y ambientes que los simplemente turísticos. Es una música de una enorme riqueza. Y además el disco presenta un valor adicional: junto a las letras de las canciones se ofrece el acompañamiento para guitarra.

¿Recuerdan a un Stevie Wonder ciego subido a un coche y recomendándonos que no condujéramos si habíamos bebido? Pues tras cuatro años de silencio, ha regresado al mundo del disco con «**Conversation peace**» (Motown 530 238 2). Hubo un tiempo en que cada disco de Wonder era recibido por los profesionales y los críticos como una muestra segura de las nuevas direcciones que iba a tomar la música. Fue un prodigioso creador de canciones y tendencias y sus imitadores se cuentan por millares. Ahora sigue siendo un enorme compositor pero ya no es el gurú que señala lo que va a ocurrir en las próximas temporadas. Sigue haciendo grandes canciones y debe encontrarse mucho más cómodo como artista que como líder de opinión, aunque ésta fuera sólo musical. El disco es excelente y un seguro compañero para hacer un viaje más ameno.

JOSÉ RAMON PARDO

## LA AVENTURA EN RENAULT TWINGO

A finales del mes de abril, en los alrededores de los Picos de Europa, tuvo lugar la primera concentración de Twingos, en la que participaron 18 vehículos procedentes de las diferentes provincias españolas con un total de 60 integrantes. La organización corrió a cargo del Club «Más de Twingo». El club ofrece también actos culturales, precios especiales en accesorios y en productos de Renault Boutique. Otras actividades fueron ascenso en globo, trekking, supervivencia...



## X PREMIO BMW DE PINTURA

BMW Ibérica acaba de anunciar la convocatoria de su tradicional premio de pintura, que en esta ocasión cumple su décima edición. Manteniendo su anterior estructura, este certamen está abierto a la participación de cualquier pintor nacional o extranjero residente en España. Las obras, cuya técnica y tema son de libre elección, deberán ser entregadas durante el mes de septiembre. Las bases se encuentran disponibles en las principales galerías de arte, así como en las oficinas centrales de BMW Ibérica o en sus concesionarios. El fallo se dará a conocer el próximo mes de octubre.



## ALPINE

### Nuevos reproductores CD

ALPINE presenta una nueva gama de reproductores de radio/compact disc de elevadas prestaciones. Todos estos modelos se instalan en el salpicadero del vehículo. Enmarcado en la serie de productos únicos de Alpine, el modelo CDM-7983R destaca por pertenecer a la «rara avis» de los reproductores de salpicadero con capacidad para tres discos compactos. Gracias a un excepcional mecanismo miniaturizado de acción «Z», esta unidad puede alojar hasta tres CD en un depósito especial. Además, este modelo puede controlar un cambiador con capacidad para seis com-

compact disc situado en el maletero. En el capó de protección contra el robo, el frontal del modelo CDM-7983R es extraíble y dispone de un código de seguridad.

El resto de los modelos presentados son reproductores de compact disc de un disco. Las dos características comunes de la gama son la elegancia de su diseño y el convertidor digital analógico de 1 bit regulado, exclusivo de Alpine. Las opciones que incorporan los modelos de la gama alta son muy completas.

Los melómanos disfrutarán con el modelo CDA-7939R. La salida digital óptica y sus salidas de pre-amplificación de cuatro voltios garantizan el sonido más exquisitamente puro que se pueda escuchar sobre cuatro ruedas.



## KIT MANOS LIBRES ALLGON MOBILE

La empresa sueca Allgon Mobile AB ha presentado un nuevo kit de manos libres destinado a teléfonos móviles. El kit se puede instalar en cualquier automóvil en sólo diez segundos, según el fabricante. Viene como conjunto completo con unidad operativa y cargadora, altavoz incorporado, micrófonos de cuello de cisne y cables. El altavoz y el micrófono se sujetan al reposacabezas del asiento del conductor con una banda elástica fuerte. Se conecta al encendedor del vehículo.



ESTA HUELLA TE DEFINE.



ESTA TAMBIEN.

## DUNLOP SP SPORT, UN NEUMATICO PARA CADA FORMA DE CONDUCIR.



Más de 125 versiones en sus modelos de gama alta. En la Serie Dunlop SP Sport tenemos cualquier neumático que puedas imaginar. Dunlop SP Sport 100 o la comodidad en la conducción, SP Sport 300 o la adherencia y

duración, SP Sport 2000 o la eficacia a gran velocidad, SP Sport 8000 o la precisión y la potencia en la conducción deportiva. Serie Dunlop SP Sport. Donde cada neumático llega a ser tan característico y exclusivo como tu propia forma de conducir.



BARCELONA



SALON DEL AUTOMOVIL

# RENAULT



El mercado no acaba de reaccionar, las empresas en crisis no consiguen la estabilidad necesaria, la fiscalidad atenaza al automóvil pero, por tan sólo unos días, estas cuestiones quedan a un lado y la industria del automóvil se viste de gala y presenta una imagen muy distinta de la realidad. Los visitantes del Salón de Barcelona podrán apreciar lo que la industria del automóvil es capaz de hacer.

# REALIDAD VIRTUAL



Opel Maxx



UN año más, el recinto ferial de Barcelona atrajo a la flor y nata de la industria y el deporte. Al margen de la presentación mundial del Renault Laguna Nevada, un sinfín de pequeñas novedades de mercado, muchas de las cuales ya fueron adelantadas la semana pasada en estas páginas. **Alfa Romeo** anunció la inminente comercialización del 146, verdadero heredero del 33, que aprovecha la mecánica del 145, pero dispone de cinco puertas y un generoso maletero.

En el stand de **Citroën** se apreciaba la fuerte apuesta de la marca por la competición en los raids. El centro de atención lo ocupaba el coche ganador de la última edición del Granada Dakar, mientras que en lo que se



Nissan Terrano II Mistral



Porsche 911 GT2



Peugeot 306 Roland Garros

refiere a producto sólo cabe reseñar la versión limitada AX Tonic, que se diferencia de sus hermanos de gama por disponer de los embellecedores y la calandra pintados en el mismo color que la carrocería, y cuyos precios van de 1.288.000 pesetas en su versión de tres puertas de gasolina, hasta 1.649.000 pesetas en el diesel de cinco puertas. En el stand de **Ford** destacaba la presencia del GT90, prototipo con el cual la marca retoma su interés por los supercoches. Desde el punto de vista comercial, las novedades se centran en el inicio de la comercialización del Maverick de tres puertas, así como la nueva edición del Explorer que se presentó a principios de año en el Salón de Detroit. El todoterreno americano dispone de un motor de cuatro litros de seis cilindros en V que desarrolla 156 caballos. **Opel**, a la espera del nuevo Vectra para el próximo otoño, mostraba en su stand su nueva gama Frontera y su propuesta para coche urbano del futuro, el Maxx. El Tigra diseñado por Montesinos, ganador del premio de diseño convocado por la marca, ocupaba un lugar privilegiado.

Por su parte, **Peugeot** centraba la atención en sus versiones Roland Garros del 306 y 106 con un equipamiento especial. Así como el techo duro para el descapotable, que en una rápida operación transforma la versión cabrio en un atractivo deportivo de dos puertas. **Seat**, además del Inca, derivado comercial del Ibiza, presentaba novedades, entre las que cabe destacar la gama Toledo con un interior rediseñado, con nuevos asientos y con el nuevo motor turbodiesel de inyección directa. Así mismo, para los más exigentes, Seat ha lanzado la serie Marina, que cuenta con un equipamiento muy completo que incluye asientos de Alcántara y cuero y doble airbag entre otros elementos. El Alhambra, monovolumen desarrollado conjuntamente entre Volkswagen y Ford también fue desvelado para el público español.

**Nissan**, además de la totalidad de su gama actual y del recientemente presentado 200 SX, exponía el primer prototipo del Terrano II Mistral para el mercado español. A la vista de las

LA GRAN NOVEDAD

RENAULT LAGUNA FAMILIAR



LA gama Laguna se amplía con la versión familiar. Este nuevo modelo es un verdadero ejemplo de lo que el diseño puede hacer por el automóvil ya que la prolongación del techo se ha conseguido de una manera en la que el coche no pierde su estilo. Los cristales laterales, perfectamente enrrasados con la carrocería envuelven el techo, mientras que por detrás, la luneta montada en el portón

confiere una gran visibilidad. El espacio para el equipaje, razón de ser de todo familiar, es generoso y se puede incorporar una tercera fila de asientos orientada hacia atrás, ideal para un par de niños, con la ventaja de poder variar la distancia al asiento central para modular las necesidades. El asiento posterior es partido para incrementar las ya de por sí grandes posibilidades.





Mitsubishi Space Gear

expectativas creadas con el modelo que se fabrica en Barcelona y se exporta a Japón, se ha diseñado sobre la base del Terrano II SLX un coche con pasos de rueda ensanchados, ruedas más anchas y protecciones delanteras.

Otro japonés que apuesta fuerte en España es **Mitsubishi**. En Barcelona mostraba dos novedades para nuestro mercado. El Carisma, el primer coche fabricado en Europa en colaboración con Volvo y el Gobierno holandés. Esta berlina de gama media estará disponible con motores de 1,6 y 1,8 litros y a lo largo de 1996 el importador espera vender 3.000 unidades en España. La segunda novedad era el Mitsubishi Space Gear, un vehículo



LLEGA OTRO COREANO

KIA SEPHIA



**APENAS** tres meses después del inicio de su actividad comercial en España, Kia amplía su gama con una berlina de tamaño medio que llega a nuestro mercado con unos precios muy atractivos. Por poco más de 1.700.000 pesetas se puede comprar la versión SLX cuyo equipamiento está a buen nivel, mientras que la versión más cara es la GTX automática que cuesta 2.075.000 plas.



BMW M3 Cabrio



Opel Tigra



Ford Maverick 3 puertas



Chevrolet Blazer

que está a mitad de camino entre lo que se entiende por un monovolumen y un vehículo industrial, ya que tiene atributos de ambos. Se venderá con motores diesel y de gasolina y existe una versión de tracción a las cuatro ruedas. Los precios rondan los 4.100.000 pesetas. **Honda** en esta ocasión se limitó a presentar unas versiones especiales del Civic denominadas Grand Slam

Los americanos también han hecho acto de presencia en el Salón con algunas novedades. **Chevrolet** da el relevo al Blazer y comienza la comercialización del nuevo modelo.

En **Fiat** se ha ampliado la gama Punto con el Sporting, versión de talante claramente deportivo que utiliza el motor 1.6, mientras que el Cinquecento SX, también totalmente nuevo, se propone con un espíritu juvenil con diferentes detalles de diseño y unos neumáticos de perfil 65.

En el stand de **Lancia** desta-

GRAN VOLUMEN

SEAT INCA



**MUCHA** atracción, más de la que se suele esperar de un vehículo comercial, despertó el Inca. Sus características no son para menos, ya que el Inca puede con 625 kilos de carga y tiene una capacidad de 2.900 litros. Se ofrece con tres posibles motores, un 1.4i de 60 caballos, un 1.6i de 75 y una versión diesel de 1.9 litros y 64 caballos. Todo ello con la calidad y el equipamiento de un turismo.





caba el Delta HPE, versión de tres puertas de la gama.

**Mercedes** no mostraba ninguna novedad, el nuevo clase E debutará en Francfort, pero montó un precioso stand donde destacaba el McLaren de Fórmula 1 y su prototipo SLK. Por su parte, el eterno rival, **BMW**, presentaba el nuevo 323 que viene a tapar el hueco entre el 320 y el 328. También había demostración lo que se puede realizar con el *personal line* que ofrece para sus clientes más atrevidos.

**Audi** no podía quedar atrás. El buque insignia, el A8 y las nuevas versiones del A6, entre las que cabe destacar el TDi Quattro, eran el centro de de atención. **Porsche** cambió este año la localización de su stand, pero el espectacular 911 Turbo y la versión de calle del GT2 atrajeron la atención de todos los amantes de los superdeportivos.

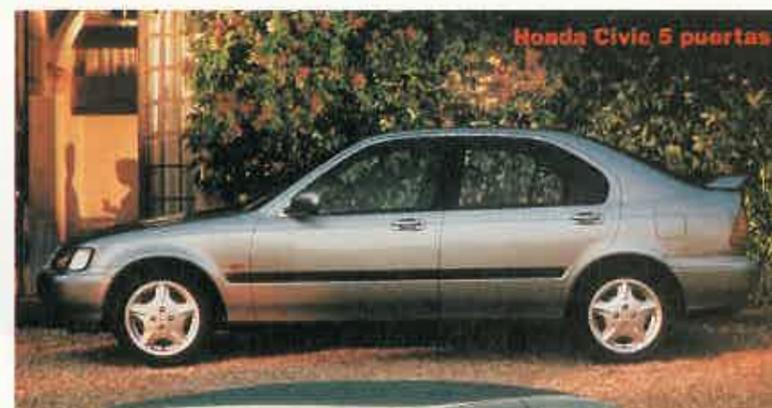
No podían faltar en un salón las marcas británicas. La atención de **Rover** se centraba en el

SIGNO DE RECUPERACION

SUZUKI BALENO



*LAS aguas han vuelto a su cauce y Suzuki está recuperando el tiempo perdido. En todoterreno ha sido la segunda marca en el mes de abril y amplían su gama con un interesante turismo de tres volúmenes y cuatro puertas llamado Baleno que monta un motor 1.600 del cual se esperan vender unas 900 unidades al año. El año que viene llegará la versión de tres puertas que doblará las expectativas.*



MGF, para el cual habrá que esperar hasta después del verano. **Jaguar, Rolls Royce y Aston Martin** expusieron sus últimos modelos en un mismo stand donde destacaba el bellissimo Aston Martin DB7.

Pero no toda la atención se la han llevado las grandes marcas. Importadores más modestos, como los **Rocsta** con un todoterreno que estrenaba un nuevo motor denominado Magma que se empleará en todas sus versiones. **Blaupunkt**, el fabricante de equipos de alta fidelidad del grupo Bosch presentó su nueva gama de autorradios así como el sistema de navegación que han desarrollado denominado Berlín RCM 303. Una demostración de lo que se puede realizar en cuestión de música en un coche era el todo terreno con un equipo de 1.600 vatios de potencia. Por último diremos que la firma de lubricantes Castrol, celebraba en esta edición del salón su 25 aniversario de presencia en España. ●

VICTOR PICCIONE  
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

## No necesita conducir un Fórmula 1 para apreciar nuestras bujías.

Bujía de competición Champion. Todos los ganadores de Fórmula 1 la usaron en 1993 y 1994.



Las bujías Champion Doble Cobre, al igual que las carreras de Fórmula 1, simbolizan la búsqueda del más alto nivel técnico.

Como los coches de Fórmula 1, la bujía Champion Doble Cobre obtiene: máximo rendimiento, mayor duración, arranque más fácil, y todo ello con un menor consumo de combustible.

Unase a los principales fabricantes de automóviles de Europa como Renault, Mercedes Benz, Nissan, Jaguar, Ferrari, Fiat, Peugeot, Rover y Volkswagen. Instale Champion **DOBLE COBRE**

Bujía Champion Doble Cobre. Todos los conductores con experiencia la seguirán usando en 1995.



Bujías • Filtros • Escobillas • Cables de Encendido • Calentadores

Champion Ibérica S.A., Orense, 34. 28020, Madrid. Tl: (01) 597.06.42 Fax: (01) 555.58.20



# ECOS DEL SALON

## ● RECONVERSION

Un año más se ha vuelto a hablar de la necesidad de que el Salón se reconvierta a una dimensión y unos costes de acuerdo con la realidad del mercado.

## ● ZONA DINAMICA

Tanto Nissan como Ford disponían de espectaculares pistas para poner a prueba sus vehículos todoterreno. La dificultad de las mismas limitaba la conducción a probadores de la marca.

## ● SALON DE FORMULA

La coincidencia con el Gran Premio de España permitió que pilotos como Schumacher, Frenzen, Wendlinger y otros animasen las jornadas de prensa.

## ● MUCHO CALOR

Una avería en el sistema de refrigeración del pabellón de la Metalurgia, puso en evidencia la antigüedad de las instalaciones. El Salón de Barcelona pide a gritos otro recinto.

BARCELONA



Las chicas consiguen eclipsar los más bellos modelos ingleses.



Este Bombardier, mitad barco mitad moto de agua.

Motor 16 no podía faltar a su cita con el público del Salón.



Las pistas de todoterreno; un atractivo más.

### JUAN LLORENS

PRESIDENTE DE SEAT



**FRENTE** a los agoreros, seguimos manifestando nuestra fe absoluta en Seat; en la única marca del automóvil en España. De ninguna manera puede hablarse de subvenciones, sino de créditos del ICO, para financiar proyectos. Por otra parte, la supresión de la Tasa de Matriculación es un camino ineludible para poder recuperar las ventas, que son mucho menos numerosas de lo que parece.

### LOUIS SCHWEITZER

PRESIDENTE GRUPO RENAULT



**SI** se analiza el mercado europeo se aprecia que no hay signos de reactivación. No obstante, nuestra principal preocupación es la inestabilidad monetaria que puede llegar a obligar a replantearse muchas cosas en la UE. En Renault no esperamos ayudas de las administraciones, pero sí que diseñen una política capaz de crear un clima optimista que favorezca la actividad económica.

### JACQUES CALVET

PRESIDENTE GRUPO P.S.A.

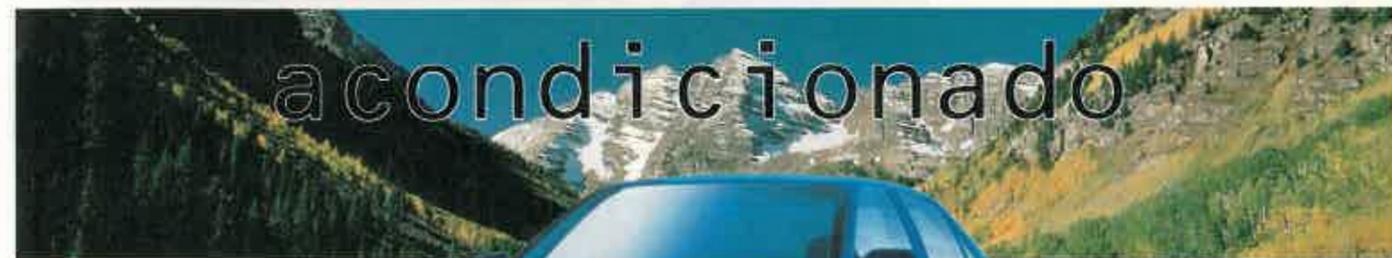


**VIVIMOS** en un momento de transición, hay una pequeña recuperación pero las expectativas son difíciles. Es necesario incitar a la compra creando un contexto más positivo, por ejemplo rebajando los tipos de interés y la fiscalidad hasta los niveles medios europeos. Para el Grupo P.S.A. la presencia en Vigo no depende de resultados electorales.

O F E R T A H Y U N D A I



Hyundai ACCENT 1.5 GLS  
12V 1495 cc. 90 CV



Hyundai LANTRA 1.8 GT  
16V 1836 cc. 126 CV



Gama Hyundai ACCENT 4P desde 1.595.000 ptas.\*

Oferta ACCENT Aire Acondicionado gratis o descuento equivalente + llantas de aleación y volante especial + Plan Renove II, 80.000 ptas.

Gama Hyundai LANTRA desde 2.226.000 ptas.\*

Oferta LANTRA Aire Acondicionado gratis o descuento equivalente + descuento de 80.000 ptas. + Plan Renove II, 80.000 ptas.

Oferta válida hasta el 31 de Mayo para unidades en stock.  
\* Los precios incluyen IVA, transporte e impuesto de matriculación. (Península y Baleares).



Hasta un máximo de 100.000 Kms.  
(Garantía válida para piezas y mano de obra).

Solicite más información llamando al  
**900 15 33 15**  
Más de 70 concesionarios a su servicio.



# LAS PEQUEÑAS REÍNAS

La edición de este año del Salón de Barcelona en lo que se refiere a las motos no presenta grandes novedades. La razón hay que buscarla en que a estas alturas de la temporada, todos los fabricantes ya han mostrado sus cartas con anterioridad en las citas de Colonia, Milán o París.

SIN embargo sí que la mayoría tienen un denominador común, y es que todos los que en sus gamas ofrecen motos pequeñas es en éstas en las que centran sus apuestas. Para todas ellas es el sector de los ciclomotores y de los pequeños scooters urbanos aquél en el que hacen mayor énfasis. La mayoría tiene grandes ruterías, espectaculares *customs* y fabulosas RR, pero juegan con fuerza la carta de las pequeñas cilindradas.

Así pues, los tres fabricantes japoneses más importantes podían exhibir orgullosos algunos de sus productos estrella, pero a la hora de la verdad eran las pequeñas las que deseaban acercar al públi-



En el Salón de Barcelona, BMW insistía con las boxers, que están viendo sus últimos tiempos. La marca italiana Aprilia ofrecía, además de los ciclomotores, una moto ciudadana y rutera como es la Moto 6.5. Suzuki destacaba el nuevo aspecto de la Address 50 RF: alerón, guantera, doble faro... y además en versión Lucky Strike.



co. Por parte de Honda la deportiva SFX se codeaba con las más tranquilas Bali o Scoopy 50, no lejos de la inalcanzable NSR 500 de Doohan. En Yamaha se atraía las miradas con el Tyrrell Yamaha de Fórmula 1 pero su apuesta era la BWS 50, la remodelada serie de Axis o, aun, la redecorada pero incombustible SR 250. En cuanto a Suzuki, la Address 50 RF mostraba su actualizado as-



Entre las marcas españolas destacaban la trialera-Gas Gas y la sempiterna Derbi, que apostaba por modelos de pequeña cilindrada.

pecto: alerón, guantera, doble faro, etcétera y también una versión Lucky Strike. El cuarto japonés en liza, Kawasaki, carece de ciclomotores, pero su gama de cilindrada media es la que cuenta con más modelos: ZX-6R, ZZR 600, GPZ 500, ZEPHYR 750, etc... Pero como no podemos olvidar que esta marca está importada por Derbi, la oferta de la casa de Martorellas, centrada en las pequeñas cilindradas, es cada vez más amplia y atractiva; a sus Vamos, Variant, Senda y demás, se unen dos novedades absolutas: Furax y Aventura, ciclomotores siguiendo las últimas tendencias. Piaggio tiene el fuerte de su gama en las cilindradas pequeñas y en ese campo hay pues también una novedad: la NRG (pronúnciese en francés: *énergie*, es decir energía), un ciclomotor de última generación estilo «racing». La marca hermana, Gilera, ofrece como máxima novedad la Eaglet, una bonita custom de 50 centímetros de cilindrada. También italiana, Aprilia ofrece dos ciclomotores como caballo de batalla el Rally 50 y la Extrema 50, una moto de Gran Premio a escala, pero junto a ellas, todo diseño y funcionalidad, la Moto 6.5, una ciudadana rute-

ra equipada con el monocilíndrico de la Pegaso retocado. De un estilo similar, pero más deportivo, cabe destacar la nueva versión de la KTM Duke, otra monocilíndrica pensada para las carreteras viradas. En el terreno del trial, Gas-Gas, ofrecía su versión Fortuna de su campeona del Mundo.

El número de marcas presentes era muy abundante y así, si nos centramos en las pequeñas cilindradas, también debemos hablar de los Peugeot RS Buxi de 50 centímetros cúbicos, las Italjet, etc... que se enfrentan a la oferta asiática encabezada por PGO, muy especialmente con su nueva Big Max 90. También estaba presente la resucitada MZ con sus nuevas motos y los proyectos de fabricar BSA y Maáco.

Para cerrar, tres marcas de leyenda entre otras muchas presentes: Triumph, con su «retro»



Thunderbird de 900 centímetros cúbicos, se codeaba con las espectaculares Harley Davidson, y más alejadas, las reinas alemanas: BMW, con sus novedades en la gama de bicilíndricas de cuatro válvulas: las R 1100R y R 850R que se unen a las últimas remodelaciones de las clásicas boxers, ya en la recta final de su carrera.

Sin duda alguna la edición de este año del Salón de Barcelona es claro un claro espejo de la realidad que impera: los fabricantes no paran de invertir y trabajar, pero ahora lo hacen con más prudencia. Se acabaron los tiempos de vacas gordas y de tirar la casa por la ventana. Ya vendrán horas mejores.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

BARCELONA



ESSO ESPAÑOLA S.A. Tel.: (91) 300 92 00



**ULTRON**  
protección inmediata desde el arranque.



**ULTRON**  
RACING OIL

Durante el arranque, usted utiliza el motor de su vehículo al máximo. Para protegerlo, necesita un aceite muy rápido. Esso Ultrón Racing Oil, el nuevo aceite 100% sintético Esso, protege desde el arranque. En menos de 1 segundo alcanza las partes más altas del motor, alargando su vida y manteniendo su rendimiento original. Esso Ultrón Racing Oil es el nuevo aceite sintético Esso que protege su motor con mayor rapidez y durante más tiempo.



¡Usted no podrá comprar un aceite mejor!

FRENTE A FRENTE

RENAULT LAGUNA 2.0i S RXE FRENTE A SUS RIVALES

# El orden se mantiene

Motor 16  
*Prueba*

La llegada de una nueva motorización para el superventas Renault Laguna no ha variado demasiado las cosas dentro del segmento. El motor de 16 válvulas y 140 caballos de potencia no es todo lo brillante que se esperaba, sobre todo en combinación con el excesivo peso del coche.

**RENAULT LAGUNA 2.0i S**

VIRTUDES	DEFECTOS
Relación confort comportamiento	Rumorosidad elevada
Acabado impecable	Peso excesivo
Recuperaciones en 5ª y consumo	Prestaciones muy modestas

PRECIO: 3.645.000 PTAS.

**CITROËN XANTIA 2.0i 16V.**

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento	Motor perezoso
Amplitud interior	Precio elevado
Confort de marcha y versatilidad	Airbag del pasajero ni en opción

PRECIO: 4.204.000 PTAS.

**FORD MONDEO 2.0i 16V.**

VIRTUDES	DEFECTOS
Excelente comportamiento	Altura en plazas traseras
Relación precio-equipamiento	Motor perezoso
Equilibrio general	Recuperaciones lentas

PRECIO: 3.399.000 PTAS.

**OPEL VECTRA 2.0i 16V.**

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Imagen desgastada
Consumo muy ajustado	Volante no regulable
Relación tamaño habitabilidad	Manejo del cambio

PRECIO: 3.447.000 PTAS.

**SEAT TOLEDO 2.0i GT 16V.**

VIRTUDES	DEFECTOS
Relación precio-equipamiento	Potencia-prestaciones
Maletero impresionante	Tacto del cambio
Excelente comportamiento	Sujeción de los asientos

PRECIO: 3.225.000 PTAS.

Con el nuevo motor Ecotec de 136 caballos, el Vectra ha perdido prestaciones pero sigue siendo eficaz y económico.

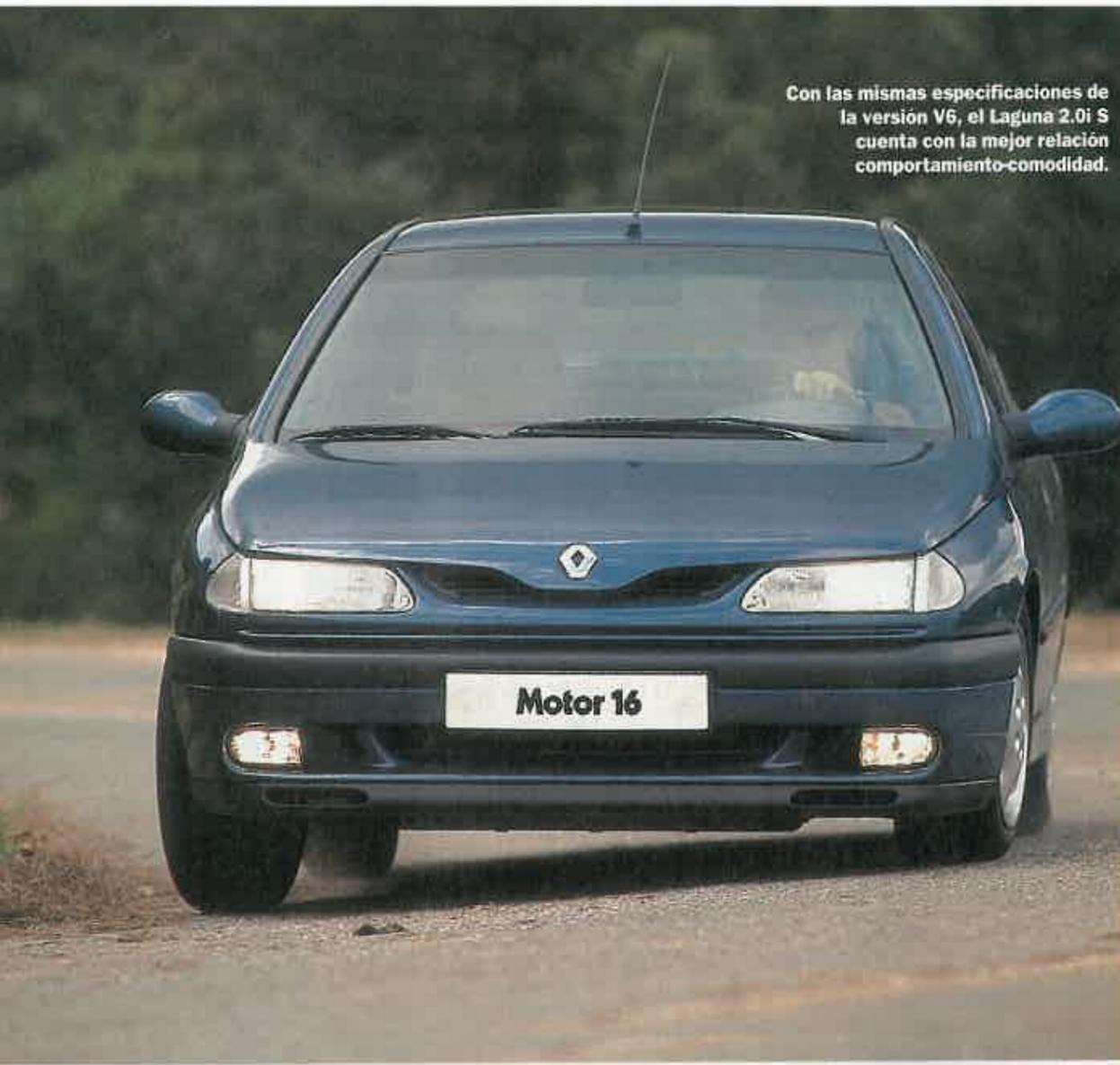


El claro hueco existente en las motorizaciones de la gama Laguna acaba de ser cubierto por una nueva mecánica fruto de la colaboración de la marca francesa con Volvo. El N7Q es un motor de cuatro cilindros, 16 válvulas y 140 caballos de potencia de arquitectura moderna que pertenece a la familia utilizada en la gama Volvo en configuración de cinco y seis cilindros. La llegada de esta mecánica intermedia ha permitido completar la gama comercializando el modelo que hoy comparamos con sus más directos y significativos rivales del mercado: el Citroën Xantia, el Ford Mondeo, el Opel Vectra y el Seat Toledo, dotados de motorizaciones equivalentes entre 136 y 155 caballos.

Aunque en apariencia, y dada la respetable potencia o algunas denominaciones como S, Sport o GT, se pueda pensar que se trata de modelos de carácter deportivo, lo cierto es que se trata de berlinas rápidas de tipo medio con maquillaje deportivo. Llantas de aleación, alerones, asientos tipo baquet, volantes de cuatro radios... La tendencia de los fabricantes apunta a ofrecer un equipamiento elevado, apariencia más o menos racing pero, sobre todo, y antes que una elevada potencia, se vuelcan en suavizar el



La suspensión hidroneumática del Xantia es cómoda y eficaz.



Con las mismas especificaciones de la versión V6, el Laguna 2.0i S cuenta con la mejor relación comportamiento-comodidad.



El Mondeo se encuentra dentro del grupo de cabeza en comportamiento.



El airbag del pasajero anula la guantera en el Laguna. Presenta un acabado riguroso.



El airbag ya es de serie en el Xantia VSX. El asidero del lado derecho es práctico.



Buen acabado y una disposición correcta de todos los elementos en el Ford Mondeo.



El Opel Vectra ofrece un diseño algo anticuado. Los mandos de los elevalunas están lejos. El Seat Toledo, sin embargo, está aguantando el tirón de los recién llegados.

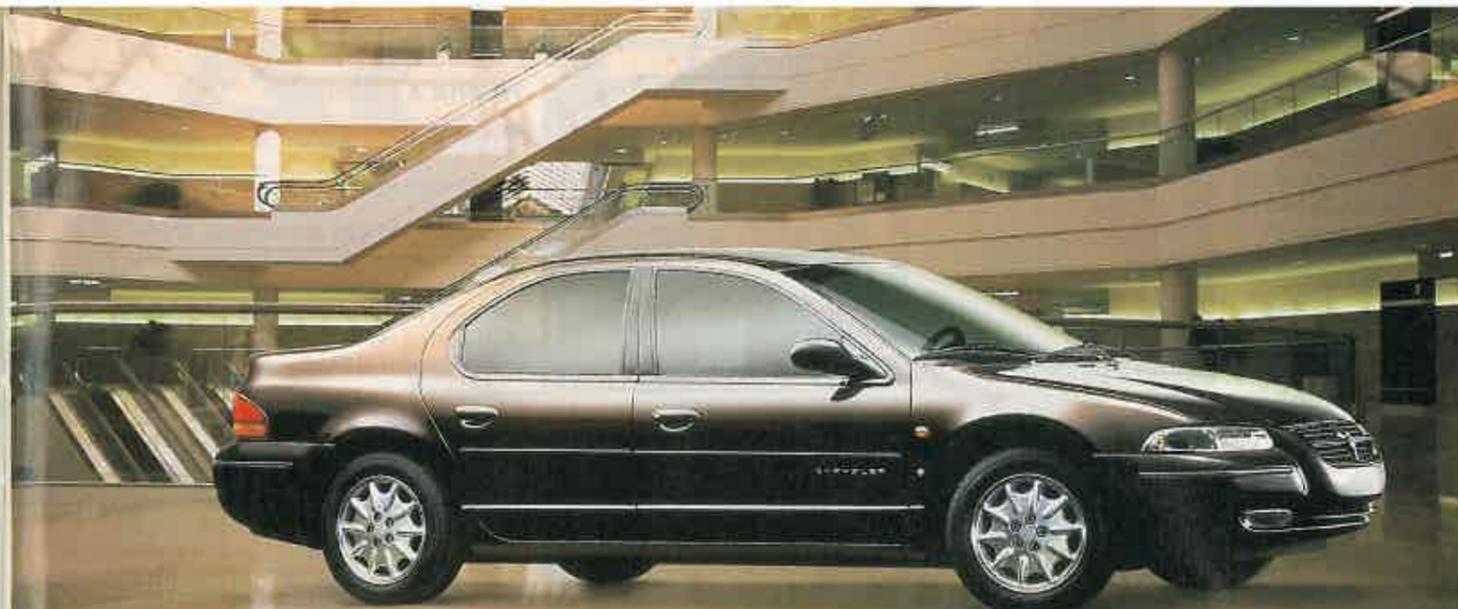


## FRENTE A FRENTE

rendimiento y potenciar el par a bajos regímenes. Se intenta por todos los medios hacer la conducción más agradable, evitar cambios de marcha innecesarios, reducir el consumo y la emisión de partículas. Eso es lo que ha intentado Renault en su nuevo motor; sin embargo lo ha conseguido a medias, se ha encontrado con un importante obstáculo: el peso. Los Laguna, en general, son coches cuyo peso supera decididamente la media del segmento, es el precio a pagar por contar con una plataforma sumamente rígida y segura. El nuevo Laguna pesa 1.435 kilogramos, es decir, entre 110 y 285 kilogramos más que los rivales de esta comparativa. Con este importante hándicap, y a pesar del voluntarioso motor, el fabricante ha optado por acortar los desarrollos para que todo el trabajo no quede eclipsado. En las próximas líneas veremos el resultado.

### MECANICA

El nuevo motor del Laguna sube bien de vueltas, se aprecia su voluntad por rendir al máximo y dejar en buen papel el conjunto, y seguramente en aceleración compartiría podio con el Vectra y su nuevo y brillante 16 válvulas de 136 caballos de potencia, pero se lo impide el peso. La unidad de pruebas contaba con sólo 2.000 kilómetros y los datos podrían mejorar ligeramente con el tiempo, sin embargo hay demasiada diferencia. El Laguna 2.0i S es el más lento de todos acelerando, dos segundos en el mejor de los casos, tres en el peor. No ocurre lo mismo con las recuperaciones, salvadas *in extremis* con una combinación de la propia elasticidad de la mecánica y el corto desarrollo de quinta. Al respecto, la conducción del Laguna 2.0i S es una delicia gracias a la facilidad para aguantar la marcha más larga en un amplio abanico de velocidades y regímenes sin necesidad de reducir. El coche se recupera sin dilación desde pocos kilómetros por hora, pero también es verdad que, a medida que se aumenta la velocidad, la aguja del cuentarrevoluciones se acerca a la zona roja con demasiada asiduidad. Esta situación, no demasiado habitual en berlinas familiares, provoca solamente una mayor rumorosidad en el habitáculo, que sin duda sabrán ♦♦♦



# NUEVO CHRYSLER STRATUS

## SU BELLEZA VA MAS ALLA DE LAS FORMAS

Es fácil sentirse fascinado por la belleza de líneas del Chrysler Stratus. Pero hay mucho más. Cientos de millones de dólares invertidos en el Centro Tecnológico Chrysler, el esfuerzo de casi 600 profesionales y un concepto revolucionario: el Cab Forward o cabina adelantada de Chrysler. Este diseño, desplaza las ruedas hacia los extremos y alarga la línea del parabrisas hasta el eje de las ruedas delanteras. El resultado es un sorprendente perfil aerodinámico, un interior extraordinariamente amplio, y una excelente estabilidad, manejabilidad y visibilidad.

El Chrysler Stratus además tiene "garra", con cualquiera de sus dos motorizaciones: 2.0 litros, 4 cilindros, 16 válvulas y 131 CV, acoplado a una transmisión manual de 5 velocidades, o 2.5 litros V6, 24 válvulas y 161 CV con transmisión automática de 4 velocidades. Ambas versiones ofrecen suspensión independiente y dirección asistida de endurecimiento progresivo.

Su completo equipamiento de serie incluye aire acondicionado, cierre centralizado, parabrisas con filtro solar, elevalunas eléctricos y apertura a distancia del maletero. Y como su seguridad no puede ser

opcional, el Chrysler Stratus incorpora también de serie doble Airbag, frenos ABS, zonas de absorción de impactos delanteros y traseros, barras de protección lateral, paragolpes integrados y cinturones de seguridad ajustables.

Entre en un Chrysler Stratus. Descubrirá su auténtica belleza.

CHRYSLER  
3/7  
AÑOS GARANTIA  
(11.991)

### CHRYSLER STRATUS

2.0 L Man	desde 3.399.955 ptas.*
2.5 L Aut.	desde 3.848.279 ptas.*

\*Precio recomendado Península y Baleares. IVA Impuesto de matriculación, transporte y gastos de entrega incluidos.

CHRYSLER  
MUY POR DELANTE



CONSUMO HOMOLOGADO (motor 2.0 L):  
6,4 litros a los 100 km a 90 km/h.



72 PUNTOS DE VENTA OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN TODA ESPAÑA

Los asientos del Laguna son demasiado blandos. Detrás ha aumentado la altura al techo.



Los del Xantia también pecan de blandos. El espacio ofrecido por el Citroën es el mayor de todos.



Buena sujeción y mullido en el Mondeo. Detrás la distancia al techo está limitada para los más altos.



Los asientos del Vectra sujetan bien el cuerpo pero el volante no es regulable. El coche es amplio.



En el Toledo el estampado es algo chillón y sujetan menos de lo que parece, pero ofrecen cuero de serie.



## FRENTE A FRENTE

aguantar los que mantengan cruces elevados. Afortunadamente este aumento de revoluciones no ha ido paralelo a un aumento del consumo. El Laguna es de los más ahorradores junto con el Opel.

El bando de rivales no cuenta con mecánicas superbrillantes. Lo cierto es que abunda la pereza, las prestaciones no se corresponden con lo que cabría esperar de la potencia anunciada y sólo el Vectra, aun cuando acabada de cambiar su eficaz planta motriz de 150 caballos por otro algo más modesta de 136, destaca por su funcionamiento a pesar de unas recuperaciones mediores debido a los largos desarrollos finales.

El primer puesto para el conjunto cambio-dirección-frenos no se puede atribuir a un único modelo. Xantia, Mondeo y Laguna ofrecen cambios precisos (algo lento en el Renault), frenos eficaces (antibloqueo opcional en el Laguna, de serie en el resto) y direcciones adecuadas (excelente la del Renault con endurecimiento progresivo). Vectra y Toledo pinchan en el manejo del cambio pero siguen muy de cerca al grupo de cabeza en el resto de apartados.

## COMPORTAMIENTO

Con el mismo esquema y tarado de suspensiones que su hermano el V6 aunque con algo menos de goma, el Laguna 2.0S 16V sigue ofreciendo un aplomo que transmite seguridad, eficacia y sobre todo confort. Sin recurrir a una suspensión firme y seca y aprovechando al cien por cien la rigidez de un chasis que asimila sin desfallecer incluso los 170 caballos del motor V6, el Laguna recién llegado ofrece a sus pasajeros un equilibrio que no todos los fabricantes son capaces de conseguir. La facilidad de conducción del Renault es común al resto de rivales con algunas salvedades. Mondeo y Xantia se sitúan muy cerca de la estela del Laguna, aunque la sensación al volante no es la misma. El Ford se agarra bien al asfalto y en apariencia ofrece mejor aplomo que el Laguna (pesa mucho menos) pero sus reacciones son ligeramente más secas y en algunas ocasiones los pasajeros las aprecian. Por su parte, el Citroën es el más sofisticado del grupo y sólo necesita un periodo de adaptación para acostum- ♦♦♦

# ACELERERE

Ahora puede tener todo un **Toyota Carina E** completamente equipado por el precio del modelo base.



Si es de los primeros en venir, podrá comprarse un **Toyota Carina E** con aire acondicionado y ABS por 355.000 ptas. menos. Si además se acoge al Plan Renove II será suyo con un

descuento de **435.000 ptas.**



Si tarda un poco más, podrá comprarse un **Toyota Carina E** con aire acondicionado por 180.000 ptas. menos. Si además se acoge al Plan Renove II lo tendrá con un

descuento de **260.000 ptas.**



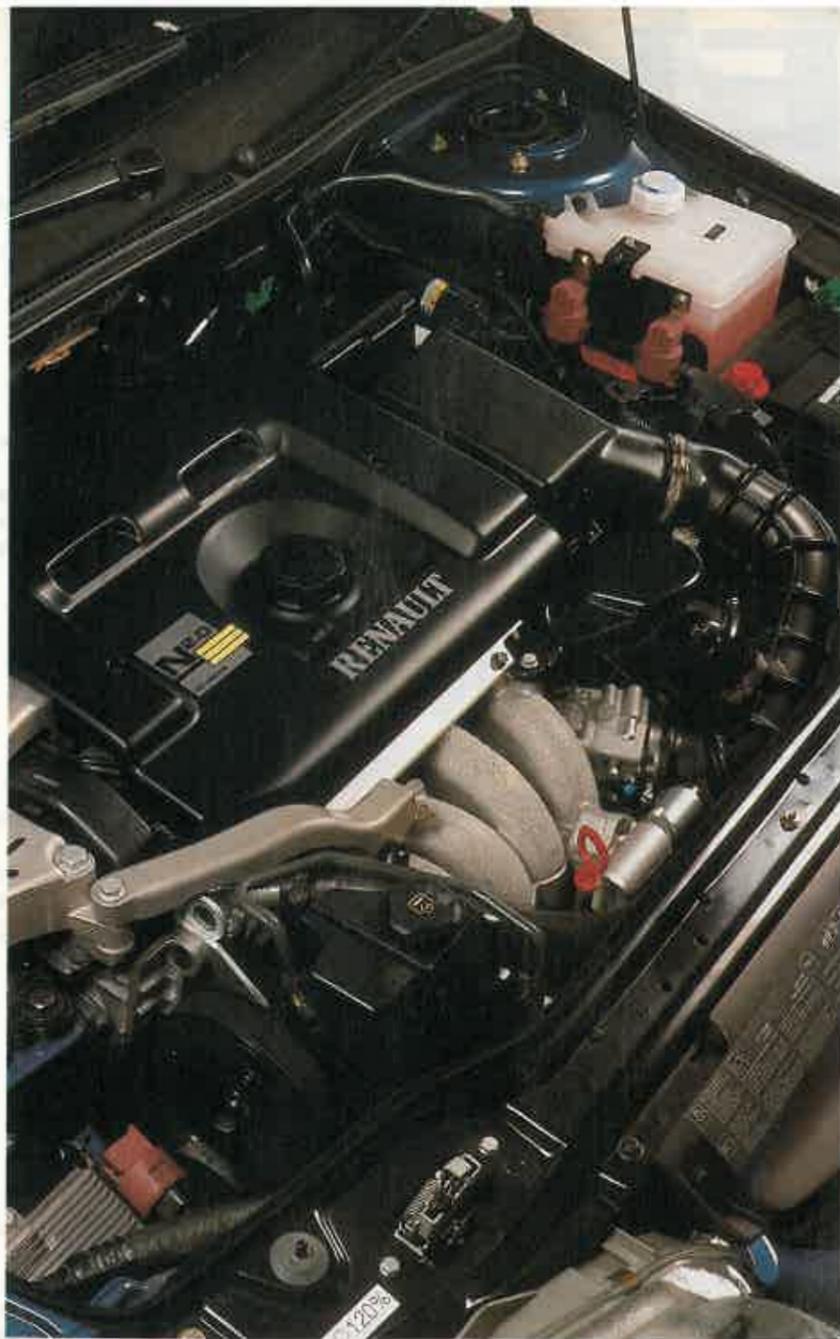
O si lo prefiere con otro equipamiento, podrá comprarse un **Toyota Carina E** con ABS por 175.000 ptas. menos. Que sumado a lo que se ahorrará con el Plan Renove II supondrá un

descuento de **255.000 ptas.**

Infórmese en el 900 100 151

**TOYOTA CARINA E** desde 2.415.800 ptas. **SENTIR TOYOTA**  
(Incluye Plan Renove II, IVA Impuesto de Matriculación y Transporte 4p XLII)

Oferta no acumulable a ninguna otra. Promoción válida desde el 3 de abril al 30 de junio para vehículos en stock.



El nuevo motor del Laguna da 140 caballos de potencia y pone lo mejor de su parte para mover un conjunto demasiado pesado. El Renault cuenta con salidas de aire en las puertas. Opcionalmente se pueden solicitar los asientos de regulación eléctrica con tres memorias.



brarse a una suspensión «diferente». Pasado un tiempo, el Xantia 2.0i 16V. ofrece toda la comodidad del mundo, un comportamiento homogéneo y, gracias a la regulación de altura, la versatilidad que no tiene sus rivales. El Toledo 16V resulta más ágil por su poco peso y los tarados de suspensión también han intentado alcanzar ese equilibrio entre confort y eficacia... y se ha conseguido, pero al límite el coche es más exigente con el conductor y el asfalto sinuoso afecta ligeramente la comodidad de los pasajeros. Hemos dejado para el final al Opel Vectra, único modelo de la comparativa cuyo brillante motor pone en apuros a un chasis necesitado de algunas mejoras. El alemán es noble

cómodo y eficaz... si no se le exige demasiado. Va mejor que otros modelos menos potentes de la gama pero es el menos brillante de todo el grupo.

#### CARROCERIA

Con la novedad de una reducción en la cantidad de ruido del asiento trasero para aumentar la altura útil hasta el techo en dos centímetros y la adopción de unos amortiguadores del portón trasero algo menos firmes que facilitan el manejo de este pesado elemento sin necesidad de mancharse las manos (defectos denunciados habitualmente desde las páginas de esta revista), el Laguna 2.0iS mantiene globalmente su luminoso y acertado habi-

táculo. Los asientos algo blandos y la anulación total de la guantera con la llegada del airbag derecho son los únicos peros que se le pueden poner a un espacio vital agradable y bien ordenado al que en este caso se viene a sumar un climatizador automático muy eficaz. Alcanzar la postura adecuada al volante es pan comido en el Renault. La columna de la dirección es regulable en profundidad y el asiento en altura, por lo que difícil es no poder adaptarse. En este sentido se pone en evidencia la veteranía del Vectra, que no ofrece ni en opción un volante regulable y los mandos de los elevalunas eléctricos están muy alejados, entre los asientos delanteros. El habitáculo del Mondeo se

#### FRENTE A FRENTE

ajusta al conductor como un guante. Todo está a mano y los huecos abundan por el salpicadero. El airbag del pasajero no anula la guantera y tanto el portón trasero como el tapón de gasolina se pueden abrir a distancia desde el puesto de conducción. Laguna y Mondeo se disputan el primer puesto en acabado, presentación y calidad de materiales así como en lógica en la disposición de los elementos. Algo parecido le ocurre al Xantia, en cuyo interior se respira diseño y un acabado algo más lujoso. El Citroën ya ofrece el airbag del conductor bien combinado con los prácticos y seguros mandos del equipo de sonido (opcionales), sin embargo, el pasajero de la derecha sigue castigado sin la bolsa salvavidas. La presentación del Toledo tiene cierto aire deportivo por el color de las agujas, el diseño del volante o de las butacas, sin embargo los asientos, a pesar de su espectacularidad (el diseño del estampado tiene un dudoso ♦♦♦



Como parte del equipamiento opcional que pueden llevar todos los Renault Laguna, se encuentra a disposición del comprador un spoiler trasero muy discreto y eficaz.

## CON GOODYEAR GASOLINA GRATIS PARA TODO EL AÑO

Para que su coche vaya bien calzado en vacaciones, hasta el 12 de agosto, al comprar 2 ó 4 neumáticos Goodyear Eagle, Usted recibirá en mano Vales Gasolina por valor de 1.000 ó 2.000 ptas. y cupones respuesta. Rellene y envíe el cupón respuesta y participará cada día de la promoción en los premios de GASOLINA PARA TODO EL AÑO.\*

Acelere su decisión, renueve sus neumáticos y tendrá la posibilidad de llenar su depósito gratis durante todo el año. Con Goodyear, disfrutará de la mejor calidad, al mejor precio. Con Goodyear, Usted saldrá ganando.



**GOODYEAR**



Antes de comprar,  
llame y pregunte  
por el taller  
más próximo al

**902 300 300**

\* Esta promoción consiste en premio seguro y en el sorteo de 90 premios de 98.000 ptas. cada uno en miles de carburante (cálculo del consumo medio anual por vehículo en España). Los vales serán canjeables por gasolina o gasoil indistintamente. Los sorteos se realizarán ante Notario y se comunicarán en prensa. Esta promoción sólo es válida para los modelos de Goodyear Eagle, códigos de velocidad H, V y Z. La promoción se inicia el 15 de mayo y finaliza el 12 de agosto de 1995. Los sorteos se celebrarán mensualmente. Los bases están depositadas ante notario. Promoción válida sólo para Península y Baleares.

**GOODYEAR**



El Ford Mondeo Ghia ofrece como equipo de serie los cuatro elevavinas eléctricos. Los mandos se encuentran muy a mano.

En cambio, los mandos del Opel Vectra se encuentran entre los asientos, bastante alejados del volante. Hay que buscarlos.

atractivo) sujetan poco y falta algo de precisión en el acabado general. El equipamiento en el Seat Toledo es extraordinario con una lista interminable de elementos sin sobrepeso, algo que, sorprendentemente, no dispara el precio final del vehículo.

En habitabilidad habría que destacar la ofrecida por el Citroën Xantia, con un habitáculo holgado para cinco ocupantes y un maletero que, sin ser el mejor, ofrece una capacidad interesante y unas formas muy regulares.

Desde que el Toledo mejoró su habitabilidad (cura de adelgazamiento de los asientos), lo cierto es que con un tamaño exterior reducido, el más reducido, el espacio para ocupantes es tan razonable que supera a modelos como el Mondeo y el maletero presenta el mayor espacio útil del segmento, unos tremendamente aprovechables 550 litros de capacidad. No se entiende, pues, que la rueda de repuesto sea de las de emergencia. Todos ofrecen de serie el respaldo trasero abatible por mitades asimétricas.

#### CONCLUSION

Y llega la hora de la verdad, el momento de la elección. El precio del Toledo, junto con su listado de equipamiento de serie, puede ser determinante para muchos. Para los que estén más ajustados de dinero representa una auténtica oportunidad. A los que valoren más la comodidad, el espacio y la versatilidad de una suspensión regulable y no les importe pagar más, el Xantia es su coche, aunque la diferencia es considerable: casi 600.000 pesetas respecto a su inmediato ♦♦♦



#### FICHA TECNICA

	XANTIA 2.0i 16V. SVX	MONDEO GHIA 2.0i 16V	VECTRA SPORT 2.0i 16V.	LAGUNA 2.0S 16V. RXE	TOLEDO 2.0i GT 16V.
<b>MOTOR</b>					
Posición	Delantero Transversal				
Número de cilindros	4 en Línea				
Manten. bloque/culata	Aleación/Aleación	Aleación/Aleación	Aleación/fundición	Aleación/Aleación	Aleación/fundición
Distribución	2 árboles en cabeza				
Válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Cilindrada	1.998	1.998	1.998	1.948	1.984
Diámetro/Carera	86,0/86,0	84,8/88,0	86,0/86,0	83,0/90,0	82,5/92,8
Compresión	10,4 a 1	10,0 a 1	10,8 a 1	10,5 a 1	10,5 a 1
Potencia máxima/rpm	155 cv(111 kw)/6.500	136 cv(100 kw)/6.000	136 cv(100 kw)/5.600	140 cv(106 kw)/6.000	150 cv(110 kw)/6.000
Par máximo/rpm	19,0 mkg(186Nm)/3.500	17,9mkg(175Nm)/4.000	18,9mkg(185Nm)/4.000	19,0 mkg(186Nm)/4.500	18,4mkg(180Nm)/4.500
Alimentación	Inyección electrónica				
Combustible	Gasolina 95 oct. s.p.				
<b>TRANSMISION</b>					
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual de 5 v.				
Velocidad a 1.000 rpm en 1ª/2ª/3ª	7,5/13,9/19,1	8,0/12,8/18,4	8,8/14,7/21,3	8,2/14,8/19,8	8,7/14,7/21,8
Velocidad a 1.000 rpm en 4ª/5ª	24,3/32,5	24,6/32,0	28,1/35,4	25,2/31,1	27,8/34,2
<b>DIRECCION</b>					
Sistema	De cremallera, asistida				
Vueltas de volante	3,0	3,0	3,3	3,5	3,0
Diámetro de giro	12,0	10,9	11,3	10,8	10,5
<b>FRENOS</b>					
Delanteros	Discos vent.				
Traseros	Discos	Tambores.	Discos	Discos	Discos
Antibloqueo de frenos	Serie	Serie	Serie	Opcional	Serie
<b>SUSPENSION</b>					
Delantero	Hidroneumática	MacPherson	MacPherson	MacPherson	MacPherson
Trasero	Hidroneumática	Independiente	Semi-independiente	Independiente	Semi-independiente
<b>RUEDAS</b>					
Neumáticos	205/55 R 15	195/60 R 14	195/60 R 14	195/65 R 15	195/50 R 15
Llantas (pulgadas)	De aleación.(6,0x15)	De aleación.(5,5x14)	De aleación.(6,0x15)	De aleación.(6,5x15)	De aleación.(6,0x15)
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>					
Peso en orden de marcha	1.325 kg.	1.280 kg.	1.255 kg.	1.435 kg.	1.150 kg.
Deposito de combustible	65 l.	62 l.	61 l.	66 l.	55 l.

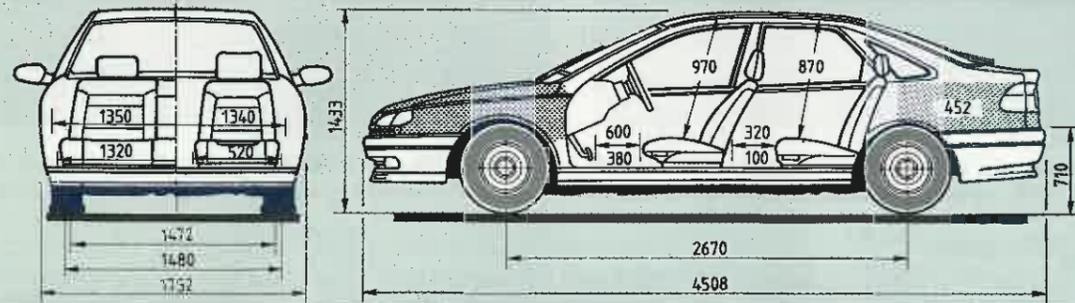
#### EQUIPAMIENTO

	XANTIA	MONDEO	VECTRA	LAGUNA	TOLEDO
Cuentavueeltas	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Indicador de carga batería	NO	NO	NO	NO	NO
Ordenador de abordo	NO	NO	NO	NO	NO
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	SI
Mando a dist. apert. puertas	SI	SI	SI	SI	SI
Elevavinas eléctricos del.	SI	SI	SI	SI	SI
Elevavinas eléctricos tras.	SI	SI	SI	SI	SI
Retrovisores reg. a distancia	SI	SI	SI	SI	SI
Volante regulable	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento post. partido	SI	SI	SI	SI	SI
Apertura del. maletero desde el int.	NO	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI	SI	SI	SI
Climatizador automático	SI	SI	SI	SI	SI
Salida de aire plazas post.	SI	SI	SI	SI	SI
Techo solar	SI	SI	SI	SI	SI
Llantas de aleación	SI	SI	SI	SI	SI
Lavafaros	SI	SI	SI	SI	SI
Limpia luneta post.	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI	SI	SI
<b>SEGURIDAD</b>					
Airbag conductor	SI	SI	SI	SI	SI
Airbag acompañante	SI	SI	SI	SI	SI
Pretensor cinturones	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento para niños	SI	SI	SI	SI	SI
Reposacabezas traseros	SI	SI	SI	SI	SI

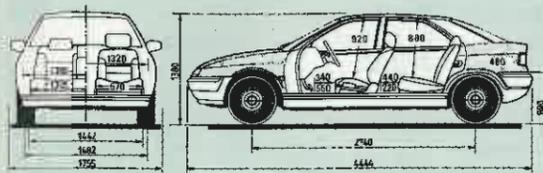
#### OPCIONES

**CITROEN XANTIA:** Pack de cuero: 272.455 ptas. Alarma superbloqueo centralizado: 93.272 ptas. Arranque codificado: 26.946 ptas. Techo corredizo eléctrico: 130.304 ptas. Regulador de velocidad: 68.473 ptas. Asientos delanteros y retrovisores exteriores eléctricos: 156.345 ptas. **FORD MONDEO:** Pintura metalizada: 57.000 ptas. Cambio automático: 228.000 ptas. Techo corredizo eléctrico: 150.000 ptas. Inmovilizador: 45.000 ptas. Tapicería de cuero con asiento del conductor de seis posiciones: pajes: 30.250 ptas. **OPEL VECTRA** Pintura metalizada: 55.000 ptas. Retrovisores eléctricos y térmicos: 36.000 ptas. Ordenador de a bordo: 54.000 ptas. Airbag pasajero: 78.000 ptas. Elevavinas eléctricos traseros: 69.000 ptas. Techo solar eléctrico: 133.000 ptas. Inmovilizador: 13.000 ptas. **RENAULT LAGUNA:** ABS: 191.000 ptas. Alarma: 47.000 ptas. Asiento de seguridad niños: 52.500 ptas. Asientos eléctricos: 150.000 ptas. Elevavinas traseros y retrovisores eléctricos: 66.500 ptas. Pintura metalizada: 47.000 ptas. Techo abrible eléctrico: 151.500 ptas. **SEAT TOLEDO:** Pintura metalizada: 39.500 ptas. Techo abrible:

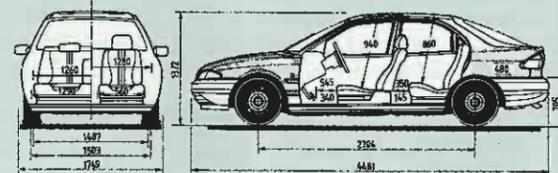
RENAULT LAGUNA



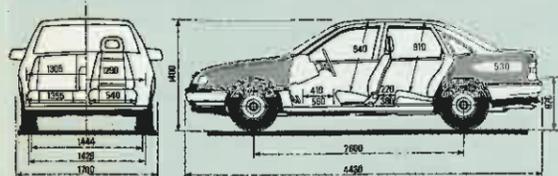
CITROËN XANTIA



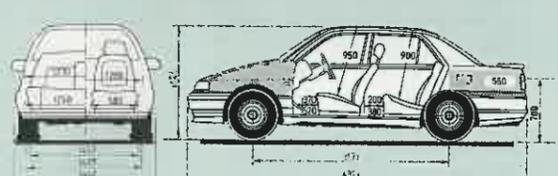
FORD MONDEO



OPEL VECTRA



SEAT TOLEDO



ADQUISICION

CITROËN XANTIA 2.0i 16V VSX

**FINANCIACION.** Entrada mínima: 420.400 ptas. Plazos: 48 de 108.212 ptas. **Precio final aplazado:** 5.614.598 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 40,57 ptas/km. **Coste financiero:** 69,33 ptas/km. **Coste por km. Total:** 109,90 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 84.311 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 333.974 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

FORD MONDEO GHIA 2.0i 16V. 5P.

**FINANCIACION.** Entrada mínima: 339.900 ptas. Plazos: 48 de 87.491 ptas. **Precio final aplazado:** 4.539.491 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 34,47 ptas/km. **Coste financiero:** 56,06 ptas/km. **Coste por km. Total:** 90,53 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 69.957 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 274.274 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

OPEL VECTRA 4P. SPORT 2.0i 16V.

**FINANCIACION.** Entrada mínima: 344.700 ptas. Plazos: 48 de 88.727 ptas. **Precio final aplazado:** 4.603.597 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 34,57 ptas/km. **Coste financiero:** 56,850

ptas/km. **Coste por km. Total:** 91,41 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 69.957 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 279.942 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

RENAULT LAGUNA 2.0S 16V. RXE

**FINANCIACION.** Entrada mínima: 364.500 ptas. Plazos: 48 de 93.824 ptas. **Precio final aplazado:** 4.868.033 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 35,31 ptas/km. **Coste financiero:** 60,11 ptas/km. **Coste por km. Total:** 95,42 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 65.062 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 283.549 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

SEAT TOLEDO 2.0i GT 16V.

**FINANCIACION.** Entrada mínima: 322.500 ptas. Plazos: 48 de 83.013 ptas. **Precio final aplazado:** 4.307.108 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 33,40 ptas/km. **Coste financiero:** 53,19 ptas/km. **Coste por km. Total:** 86,58 ptas/km. **SEGURO.** Seguro mínimo obligatorio: 69.957 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 257.269 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



El radiocassette del Seat Toledo es de serie. El Xantia cuenta con regulación de altura de la suspensión. Es muy práctica.

seguidor, el Renault Laguna, que por cierto tampoco es especialmente barato. El equipamiento de la versión RXE del Laguna resulta bastante completo, pero ello no justifica la diferencia de dinero frente al Ford Mondeo Ghia, un modelo sumamente equilibrado y mucho más ajustado de precio.

Las mejores aceleraciones y el mejor consumo son para el Vectra y, aunque su sustitución está a la vuelta de la esquina, sigue suponiendo una elección interesante aunque algo cara.

ANDRÉS MAS  
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	XANTIA	MONDEO	VECTRA	LAGUNA	TOLEDO
<b>CIUDAD</b>					
A 29 km/h de promedio	11,3	10,4	10,4	10,4	11,3
<b>CARRETERA</b>					
A 90 km/h de cruceo	7,6	7,1	6,4	6,7	7,2
En conducción rápida	13,2	13,2	12,9	13,5	13,8
<b>AUTOPISTA</b>					
A 120 km/h de cruceo	10,2	9,6	8,4	9,0	8,5
A 140 km/h de cruceo	11,1	11,4	11,0	10,6	10,1
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>					
Litros 100/km	10,1	9,3	9,0	9,1	9,8
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>					
Kilómetros recorridos	595	610	613	675	511

SONORIDAD

Medidas en Db	XANTIA	MONDEO	VECTRA	LAGUNA	TOLEDO
Al ralentí	45,4	48,7	54,5	46,4	53,2
A 60 Km/h	62,5	61,5	68,5	63,3	62,3
A 90 Km/h	65,8	65,3	71,8	64,5	65,4
A 120 Km/h	68,5	69,2	73,0	67,6	71,2
A 140 Km/h	72,3	71,4	77,1	74,2	73,8
A tope	80,4	80,4	82,9	83,7	79,8

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	XANTIA	MONDEO	VECTRA	LAGUNA	TOLEDO
Km/h	210	204	210	205	215
<b>ACELERACION (seg.)</b>					
400 m salida parada	17,5	17,3	16,9	18,2	17,3
1.000 m salida parada	31,8	31,5	31,4	33,1	31,6
De 0 a 100 km/h	10,4	10,2	9,6	12,3	10,3
Recorrido (metros)	168	168	156	214	174
<b>RECUPERACION</b>					
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,2	18,6	19,1	19,2	19,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,1	21,1	22,1	21,1	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,6	34,1	34,9	34,9	36,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,1	39,5	39,8	38,4	40,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7	10,4	10,9	11,0	12,1
recorrido (metros)	373	290	315	303	336
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,5	26,5	15,9	14,0	16,9
recorrido (metros)	427	459	435	391	472

FRENOS

DISTANCIA (metros)	XANTIA	MONDEO	VECTRA	LAGUNA	TOLEDO
A 60 Km/h	15,3	15,8	17,7	15,4	16,0
A 100 Km/h	40,3	43,0	44,9	44,2	42,0
A 120 Km/h	61,0	62,8	64,3	65,7	62,9

DATOS DEL COMPRADOR

**CITROËN Fabricante/ importador:** Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 617 puntos de asistencia en toda España. **RENAULT Fabricante/ Importador:** Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.689 puntos en España. **SEAT Fabricante:** Seat S.A. Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.274 puntos de asistencia en toda España. **FORD Fabricante/ importador:** Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 993 puntos de asistencia en toda España. **OPEL Fabricante/ Importador:** General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 617 puntos de asistencia en toda España.

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

ENTRE los monovolúmenes las versiones que más interesan son las equipadas con motores diesel, su magnífica economía de funcionamiento juega a su favor. En Chrysler, entre este tipo de vehículos, cuentan con un arma letal: el Voyager 2.5 TD. A su enorme versatilidad de uso familiar, con un espacio muy bien conseguido para que puedan viajar siete

Una de las perlas de este modelo es su motor, un cuatro cilindros de origen VM de 2,5 litros que, dotado de un turbo, da una potencia de 117 caballos, un rendimiento óptimo para mover con agilidad a este vehículo de carácter familiar que en muchas ocasiones va a funcionar con una buena carga. En este sentido hay que decir que el Voyager TD ofrece las mejores prestaciones entre su competencia, siempre con un consumo muy razonable, con una media de 8,8 litros de gasóleo cada cien kilómetros, un gasto que, si lo dividimos entre sus siete ocupantes, nos da una economía de funcionamiento difícilmente superable. Con ese consumo medio, se consigue además una autonomía muy ele-



En el Voyager 2.5 TD pueden viajar con holgura siete pasajeros. Su consumo es mínimo y sus prestaciones son muy elevadas. El precio también está a su favor.

pasajeros, se une un motor turbodiesel con unas elevadas prestaciones y un consumo sensacional, que lo sitúa a la cabeza entre sus competidores. También juega a su favor su precio: 3.615.967 pesetas que incluye un completo equipamiento de serie, algo que convierte al Chrysler Voyager TD en una de las ofertas más interesantes del segmento. Sobre el precio, hay que decir que éste que damos en nuestra prueba es una promoción de Chrysler y que se mantendrá hasta el próximo 30 de junio; a partir de entonces se acabará la oferta y costará 250.000 pesetas más.

vada: los 75 litros de su depósito permiten recorrer más de 800 kilómetros sin repostar. Este motor sólo tiene una pega, una elevada rumorosidad cuando funciona en frío al ralentí, inconveniente que se va paliando a medida que el motor coge temperatura y revoluciones.

En el buen funcionamiento de este monovolumen y en sus consumos ajustados juega un papel fundamental su caja de cambios, que cuenta con unos desarrollos acertados, siendo los de 4ª y 5ª un poco largos; pero debido al elevado par de su motor los mueve con total soltura, evi- ◆◆◆

## VOYAGER SE 2.5 TD

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Motor ruidoso
Relación calidad/precio	Palanca del cambio situada un poco baja
Funcional y confortable	No posibilidad de ABS

PRECIO: 3.615.967 PTAS.

## CHRYSLER VOYAGER SE 2.5 TD

## TREN DE LARGO RECORRIDO

El Chrysler Voyager SE 2.5 TD es una de las ofertas más interesantes en el segmento de los monovolúmenes. Entre sus muchos atractivos hay que destacar un motor turbodiesel potente y muy económico y un precio muy competitivo, de los mejores entre sus rivales del segmento.



Motor 16  
Prueba



En el interior, el Chrysler Voyager ha sido cuidado al máximo. Una de las opciones más interesantes que ofrece Chrysler son los asientos para niños integrados en la fila central. En la fotografía se puede ver cómo quedan tanto plegados como desplegados.

tando un manejo intensivo de la palanca, y posibilita además una utilización en cuarta o quinta velocidad tanto en ciudad como en carreteras de montaña. La palanca del cambio tiene en su contra el estar situada en una posición muy baja, lo que obliga a desplazar el cuerpo cada vez que hay que accionarla.

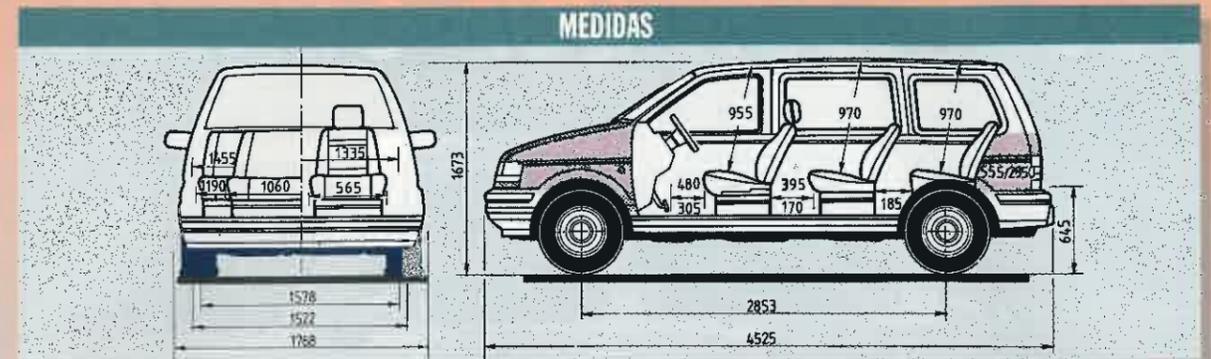
Si el motor de este coche es sobresaliente, sus cualidades dinámicas están también a una buena altura. Las suspensiones tienen unos tarados blandos, lo que origina balanceos de la carrocería en curvas abordadas a buen ritmo, algo que en un principio transmite una sensación de inseguridad. Una vez acostumbrados se puede comprobar que la estabilidad

de este vehículo es muy alta. En una conducción cerca de los límites de adherencia aparece una tendencia a tirar de morro, típica de los coches de tracción delantera. Los frenos están también a buen nivel, su funcionamiento está condicionado a la carga con que se utilice el vehículo. De esta forma, cuando se viaja a plena carga, hay que prever unas distancias de frenada algo más largas. En este apartado técnico hay que criticar que la marca no haya previsto ni siquiera en opción el sistema antibloqueo de frenos.

El interior del Chrysler Voyager está muy bien cuidado, con una buena calidad de acabado, que hace de él un coche muy confortable para viajar.

Además sus ocupantes disponen de una serie de elementos de serie que hacen muy agradable su estancia a bordo. Entre los elementos que ofrece de serie hay que destacar el aire acondicionado, el cierre centralizado, los elevalunas eléctricos o los espejos con reglaje eléctrico. Además, y cuidando al máximo la seguridad de sus ocupantes, cuenta de serie con airbag para conductor y acompañante. Por otro lado, en la fila central se puede pedir opcionalmente asientos integrados para niños. Chrysler ofrece dos asientos de este tipo a un precio de 49.426 pesetas.

MANUEL MADRID  
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ



## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.499 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 92,0 mm. Carrera: 94,0 mm. Compresión: 20,95 a 1. Potencia máxima: 117 CV(87 Kw) a 4.200 rpm. Par máximo: 26,7 mkg (262 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Bomba inyectora, turbo e intercambiador de calor. Combustible: Gasóleo.

## 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: 9,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 33,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 44,5 km/h.

## DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 12,5 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 282 mm). Traseros: Tambores (Ø 228 mm). Antibloqueo de frenos: No.

## SUSPENSION

Delantera: Independiente de brazo transversal con muelles y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional con ballestas y barra estabilizadora.

## RUEDAS

Neumáticos: 205/70 R 15. Llantas de chapa de 6,0 x 15 pulgadas.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.685 kg. Capacidad del depósito de combustible: 75 l.

## PRESTACIONES

## VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **176**

## ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **14,2**

1.000 m salida parada **34,7**

De 0 a 100 km/h **13,6**

Recorriendo (metros) **237**

## RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **20,2**

400 m desde 40 km/h en 5ª **24,0**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **37,2**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **43,6**

De 80 a 120 km/h en 4ª **12,7**

recorriendo (metros) **377**

De 80 a 120 km/h en 5ª **16,2**

recorriendo (metros) **458**

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD **9,4**

A 21,1 km/h de promedio **9,4**

CARRETERA **7,0**

A 90 km/h de crucero **7,0**

En conducción rápida **12,8**

AUTOPISTA **10,8**

A 120 km/h de crucero **10,8**

A 140 km/h de crucero **12,6**

CONSUMO MEDIO POND. **8,8**

Litros 100/km **8,8**

AUTONOMIA MEDIA **800**

Kilómetros recorridos **800**

## FRENOS

A 60 Km/h: **17,7 m.** A 100 Km/h: **50,9 m.** A 120 Km/h: **73,4 m.**

## SONORIDAD

Al ralentí: **60,5 dB.** A 60 Km/h: **64,0 dB.** A 90 Km/h: **67,4 dB.** A 120 Km/h: **71,8 dB.** A 140 Km/h: **73,8 dB.** A Tope: **80,5**

## EQUIPAMIENTO

## EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●		
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. a distancia	●		
Volante regulable	●		
Asiento regulable en altura	●		
Asiento post. partido		●	
Apertu. maletero desde el int.		●	
Aire acondicionado	●		
Climatizador automático		●	
Salida de aire plazas post.	●		
Techo solar		●	
Llantas de aleación		●	
Lavafaros		●	
Limpia luneta post.	●		
Faros antiniebla		●	
<b>SEGURIDAD</b>			
Airbag conductor	●		
Airbag acompañante	●		
Pretensor cinturones	●		
Asiento para niños		●	
Reposacabezas traseros	●		

## OPCIONES:

Cobertor de carga: 26.230 pesetas. Pintura metalizada: 41.363 pesetas. Asiento de seguridad integrado para niños: 49.426 pesetas.

## COMPRADOR

**CHRYSLER. Importador:** Sociedad Española Chrysler Jeep Ibérica S.A. c/ Cervantes, 44. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 369 23 50. **Garantía:** Tres años o 110.000 kilómetros. Siete años de garantía anticorrosión. **Red de postventa:** 72 puntos de asistencia en toda España.

# DESBLOQUEADOR DE DIFERENCIAL PARA LADA NIVA

## DOS MEJOR QUE CUATRO



Entre las ventajas que proporciona el poder desbloquear el tren delantero, cabe destacar el descenso del consumo, ahorro de hasta tres litros en cada cien kilómetros; la mejora de las prestaciones, la suavidad de marcha y el descenso de ruido. La dirección también mejora notablemente, repercutiendo en un menor desgaste de los neumáticos delanteros. Todo por 63.950 pesetas.

**Una empresa española, Promolada, ha puesto a punto como exclusiva mundial un desbloqueador del tren delantero para los Lada Niva. Los mismísimos ingenieros rusos han quedado sorprendidos y la casa madre podría adoptar en breve el sistema.**

**P**RÁCTICAMENTE todos los todoterreno 4x4 tienen el tren delantero desbloqueable para cuando circulan por carretera normal. Las excepciones son dos: Range Rover y Lada, que siempre se mantienen en 4x4. Esto sin embargo va a cambiar radicalmente en cuanto que, merced a la inventiva española, los Lada disponen ahora de un sistema sencillo, eficaz y económico para poder desbloquear las ruedas delanteras a voluntad desde el habitáculo y sea cual sea la velocidad a la que se esté circulando. La idea es obra de Promolada, desde hace cinco años concesionario de la marca en Molins de Rei. Hacía tiempo que iban tras

la idea y el primer paso fue concebir un palier delantero que se escindía en dos y por lo tanto la tracción iba toda al eje trasero. El sistema era engorroso de accionar, había que tenderse bajo el vehículo para accionarlo y, además, tenía problemas de engrase. Ahora, tras tres años de estudios, intentos y ensayos, Ramón Díaz, que es el «padre de la criatura», ha hallado un mecanismo que es todo sencillez y por lo tanto ajeno a problemas y averías.

Para comprender cómo funciona veámos primero cómo trabaja la transmisión del Niva. Esta es 4x4 permanente mediante una caja de transfert que proporciona la poten-

cia a los dos trenes. Esta caja puede tener dos posiciones, la normal y la «bloqueada», que se emplea en terreno difícil, de modo que los dos trenes siempre trabajen aun en el caso de que uno de los dos pierda totalmente la adherencia. Eso se consigue mediante un eje en cuya parte central se encuentra un engranaje, al cual se puede conectar o no una gruesa arandela bloqueadora. Ello se gobierna desde el habitáculo gracias a una palanca que está ubicada por delante de la de la reductora. Los hombres de Promolada han trabajado en ese eje y lo han fabricado en dos piezas, que se unen precisamente en el citado engranaje que se

*Novedad mundial*



Este sistema de desbloqueo para los Niva, que parece muy complicado pero realmente no lo es, consta tan sólo de tres nuevas piezas: el eje, la arandela y el reenvío de la palanca. Todo ese ubica bajo la misma carcasa, con el mismo engrase ya existente.



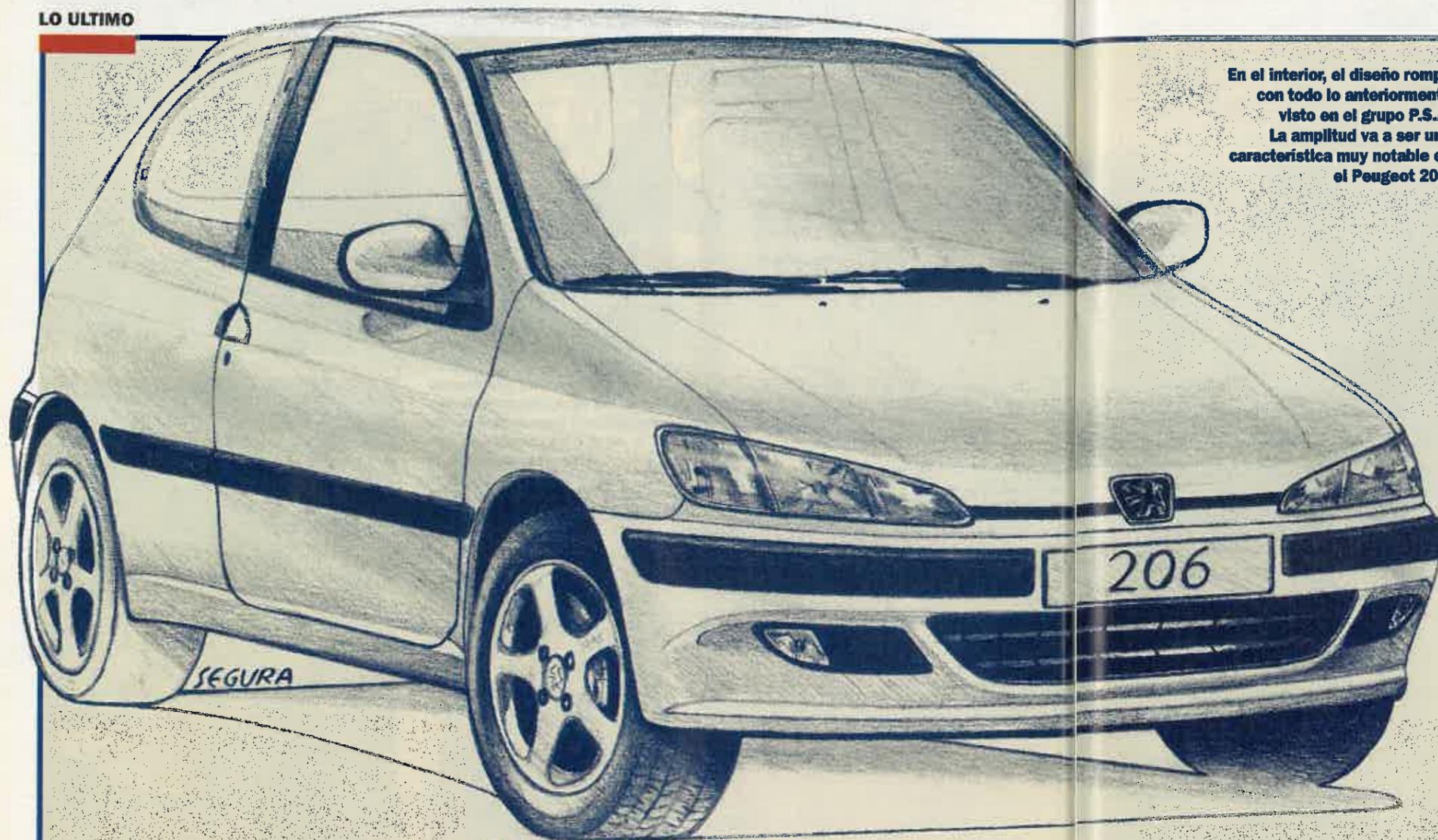
puede bloquear con la arandela. El engranaje está partido longitudinalmente, siendo cada una de las partes solidaria a una mitad del eje. Mediante unos encastres, ahora la palanca selectora tiene tres posiciones: las dos de antes para que sea 4x4 bloqueado o no y una tercera en la que sujeta sólo una de las dos mitades de los engranajes, con lo cual el eje delantero queda desconectado. Posiblemente esta explicación no sea muy inteligible pero viendo las fotografías adjuntas comprenderán perfectamente las tres posiciones. Ello es pues muy sencillo, pues sólo se emplean como piezas nuevas el eje, la arandela y el reenvío de la palanca. Todo se ubica bajo la misma carcasa, con el mismo engrase ya existente y sin ningún nuevo mecanismo añadido. De puro sencillo es por lo que resultaba difícil de idear. El sistema está patentado en todo el mundo y el interés suscitado

ha sido enorme, tanto es así que se están ultimando acuerdos con distintos distribuidores nacionales, entre ellos el español, para que este desbloqueador se ofrezca como opción ya en el momento de la adquisición del vehículo. También los ingenieros de la casa madre rusa han mostrado su interés, tanto es así que en estos momentos se está estudiando un acuerdo.

Desbloquear el tren delantero tiene una serie de importantes ventajas. La primera es que el consumo desciende y así, en pruebas llevadas a cabo por el fabricante, se han registrado ahorros de tres litros en cada cien kilómetros. Las prestaciones también mejoran y la suavidad de marcha y el descenso del nivel de ruido, como pudo comprobar Motor 16 en una breve toma de contacto, son muy apreciables. La dirección, especialmente a baja velocidad, se siente más ligera y todo ello tam-

bién repercute en un menor desgaste de los neumáticos delanteros. De cara al usuario el sistema es muy económico: su costo, mano de obra incluida, es de 63.950 pesetas y el tiempo de montaje no supera una hora. Además de la patente también se han cumplimentado los trámites para su homologación y para el control en las ITV. Dado que los usuarios de los Lada Niva son quienes mejor conocen cuáles son sus defectos, este desconector ya está teniendo una excelente acogida pese a encontrarse todavía en fase de lanzamiento, tanto es así que se han vendido ya medio millar. Y esperan que esto sea sólo el comienzo y que los numerosos usuarios de Lada Niva se muestren atraídos por el invento. Los interesados pueden dirigirse al teléfono de Barcelona (93) 415 37 02.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



En el interior, el diseño rompe con todo lo anteriormente visto en el grupo P.S.A. La amplitud va a ser una característica muy notable en el Peugeot 206.



NUEVO PEUGEOT 206

# Punto de partida

En el desarrollo de un nuevo modelo, el momento clave es cuando se decide el aspecto externo del vehículo. Actualmente, en las más altas esferas de Peugeot, se están dando los últimos retoques a las propuestas de los diseñadores para el sustituto del 205.

EN contra de lo que venía siendo habitual en Peugeot, para este proyecto, denominado T-1, ha contado con la colaboración de un diseñador externo, además del centro propio de diseño. El diseñador consultado por Peugeot, no ha sido nada más ni nada menos que Giorgiet-

to Giugiaro, el cual ha puesto a trabajar a todo el equipo de Italdesign. Por parte de la marca es Gérard Welter el responsable de diseño. De la unión de estos dos genios del diseño ha surgido un coche compacto de líneas bastante redondeadas, que se situará a caballo entre el 106

y el 306. El proyecto contempla desde sus inicios versiones de tres y cinco puertas. Este modelo será el verdadero relevo del 205, coche que ha sido el gran éxito de la marca del león durante los últimos 11 años. Sus dimensiones van a ser ligeramente más generosas tanto de an-

cho como de largo, ya que de los 3,7 metros de largo del 205 se va a pasar a 3,8, mientras que de ancho se pretende superar los 165 centímetros, con lo cual se conseguirá una amplitud interior sin comparación en el segmento. El habitáculo queda muy avanzado y la inclinación del parabrisas es sólo algo más pronunciada que la del capó del motor. En lo que se refiere a los motores, el futuro modelo dispondrá de versiones renovadas de la actual familia TU con potencias que van desde los 50 caballos hasta los 88. El tope

de la gama será la versión GTi con el motor de 130 caballos de dos litros. Como no, las versiones diesel dispondrán de potencias entre 70 y 90 caballos.

Ahora que el diseño está casi definido, la maquinaria se ha puesto en marcha y se puede decir que en el primer semestre del año 1998 se dará a conocer el aspecto definitivo de este modelo que lógicamente se pondrá a la venta en otoño de ese mismo año.

V.P.

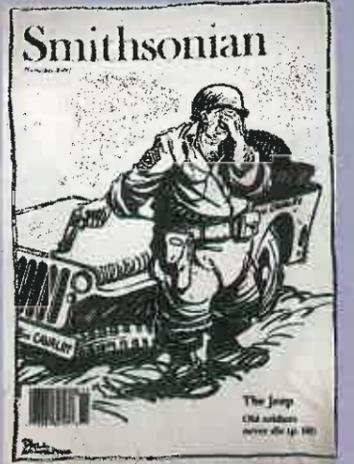
El sucesor del 205 superará a éste en sus cotas, tanto exteriores como interiores.



STANTON  
MOTOR  
CORPORATION  
JEEP

# Veterano de guerra

Hace 50 años, el 8 de mayo de 1945, se firmó el fin de la II Guerra Mundial en Europa. En ella un automóvil se hizo famoso, pero, lo que todavía es más importante, es que aún hoy está vigente y es el padre de una generación de vehículos que constituyen una parte muy importante del mercado y a los que ha dado incluso su nombre universal: Jeep.



**L**AS guerras son execrables, pero si de la Segunda puede sacarse algo positivo, eso es el jeep. Merced a ese ingenio se plantearon batallas y escaramuzas, pero su contribución también fue definitiva para salvar vidas.

El jeep nació para la guerra y en ella ganó sus galones, pero ha sido en la paz donde ha madurado. Alrededor de sus sucesores existe hoy una activísima industria, tanto productiva como dedicada al ocio, que nace de las mil posibilidades de estos vehículos.

Se han escrito muchas cosas sobre el jeep pero hay muchos detalles que no han llegado al gran público. Comencemos por el nombre, eso de jeep con minúscula, porque con mayúscula es una marca comercial propiedad de Chrysler. Esta la heredó al comprar la AMC en 1987, que la consiguió en 1979 al adquirir la Kaiser-Frazer, la cual la obtuvo a su vez al absorber la Willys en 1953. Para empezar todavía nadie está absolutamente de acuerdo sobre su autor y algunas de las teorías más extendidas han sido refutadas, como aquella que quiere que derive de la fonética de las siglas GP, General Purpose, que definen todo aquello que está destinado a ser fabricado para el ejército americano aunque se trate de un reloj de pulsera. Todo apunta a que jeep era un mote comodín que se utilizaba por aquél entonces para designar cualquier cosa rara o extraordinaria y, si varios son los que acreditan ser los primeros en emplearlo para este vehículo y se han escrito miles de artículos sobre ello, la realidad es que la primera cita escrita, que es lo que cuenta, la dio Katherine Hillyer en el «Washington Daily News» del 19 de febrero de 1941, tras haber hecho un reportaje sobre el vehículo con un probador de la Willys, «Red» Haussmann. En el transcurso de la prueba subieron incluso las escaleras del Capitolio y al inquirir alguien cómo se llamaba el vehículo, Haussmann, que hacía tiempo que empleaba tal vocablo, pronunció la

palabra «jeep». Una vez transcrita por Katy en su periódico adquirió carta de naturaleza. Los diccionarios anglosajones hacen la distinción entre el vocablo con mayúscula definiéndolo como «la marca registrada de un pequeño vehículo similar a un jeep del ejército» mientras que en la acepción común explican de qué se trata. De todos modos todavía hay planteada una batalla, puesto que la Chrysler pugna en los EEUU para que de esos diccionarios se elimine la acepción común apelando a sus derechos de propiedad.

Y es que realmente parece que al haber nacido para la guerra, el jeep no pueda sustraerse a su sino, puesto que tanto su creación, los contratos de fabricación, los derechos de paternidad y, como hemos visto, la marca, han sido objeto de polémica y duras batallas legales o incluso en los pasillos. Veamos algunas de ellas.

El jeep nació como una necesidad del ejército yanqui, que desde el final de la guerra del 14 había descuidado mucho el transporte: «El más humilde ciudadano conduce su Ford T o su Chevrolet, pero un infante debe llevar su impedimenta a costas como un porteador o, a lo sumo, cargar una mula» escribió un disgustado coronel. La verdad es que entre los años 1918 y 1929 sólo se compraron 763 vehículos, de los cuales 54 eran camiones y el resto automóviles de «staff». Por ello, en 1931 el Estado Mayor buscó adoptar algún vehículo pero se decidió crear uno propio al en-

**La palabra jeep, con minúscula, sirve para designar este tipo de todoterreno, ya que con mayúscula es una marca comercial propiedad de la compañía norteamericana Chrysler.**



trar demasiado caros los que había en el mercado. Se hicieron distintas probaturas, destacando unas conversiones sobre el Ford T, algún prototipo como el llamado «batidora de estómagos» en el cual los ocupantes iban echados y, finalmente, los tests de unos Austin fabricados en Butler por la Bantam que, sin ser un éxito, supondrían, sin que nadie lo pudiera imaginar, la semilla del jeep.

Esas pruebas del Austin Bantam las auspició Charles Payne, encargado de ventas al ejército de esa pequeña y anónima compañía americana, puesto que buscaba algo para rebotarla. Esa fue la espoleta que puso en marcha al ejército y así se crearon comisiones y comités para definir lo que debería ser el vehículo que necesitaban. Eso lo plasmaron en papel el día 19 de junio de 1940 William Beasley y un grupo de técnicos militares. Sucintamente digamos que dentro de unas cotas máximas fijadas y un límite de peso de 575 kilogramos, debía proponerse un vehículo con cuatro ruedas motrices, capaz de cargar con tres hombres, su impedimenta y una ametralladora montada en un monopié pero, y ello era lo duro, los plazos impuestos eran demenciales: 11 días para remitir las ofertas económicas, 49 para entregar los planos y el primer prototipo y 75 para la presente. Una absoluta locura a la que únicamente respondieron la Willys y la Bantam de los 135 constructores que recibieron los pliegos de condiciones. A la postre sólo ésta cumplió pues, el 23 de septiembre, día en que vencía el plazo, al campo de pruebas de Holabird sólo llegó el Bantam conducido por su creador, Karl Probst, y el director Harold Crist, procedentes de Butler, distante 270 kilómetros.

Karl Probst es el padre del jeep, fichado por su renombre como ingeniero «free-lance» al decidir la Bantam lanzarse a la carrera por lo que sería el jeep. Aquí, la palabra carrera no está de más, vean sino: el 17 de julio Probst ficha por la Bantam en la que sólo hay 15

empleados en nómina. En 18 horas diseñó el vehículo, el día 22 tiene los planos y, como hemos visto, el 23 de septiembre su creación entra en Holabird.

Entretanto, la Willys hace también su oferta, que es más baja, pero al no respetar los plazos, la Bantam se lleva el primer contrato de los 70 vehículos. Es la única y pírrica victoria de esta firma en cuanto que si bien ha concebido y creado el jeep, los beneficios, prebendas y gloria serán para la Willys y la Ford. En efecto, los probadores hacen todo para romper el Bantam y pese a lograrlo quedan atónitos, pues se dan cuenta de lo genial del concepto aunque no cumpla con el peso mínimo -nadie podrá- y a que el motor de sólo 46 caballos es algo justo, pero resulta que el ejército no se fía de la capacidad constructiva de la casa de Butler. Es por eso que ingenieros de la Willys y la Ford fueron invitados a observar el proto Bantam y, ¡para que no perdiesen detalle!, les pasaron los planos. Cuando se le reprochó esta falta de tacto al ejército, éste alegó que los planos le pertenecían y por ello podía hacer lo que le pareciese mejor y así, frente a un asunto de seguridad nacional, mejor era fiarse de constructores importantes. Goliat vence a David.

A resultados de los ensayos, la Bantam, que ahora contaba con 450 empleados, mejoró su vehículo para cuando presentó los 70 ejemplares pedidos en primera instancia, e incluso recibió el encargo de otros 1.500, aunque en ese momento la guerra estaba declarada por parte de la Willys y la Ford, que consiguen también, en nombre de la seguridad nacional, sendos pedidos de otros tantos 1.500 ejemplares cuando sólo hace 8 días que el proto Willys ha llegado a Holabird y el de Ford no lo hará hasta el 23 de noviembre. De estos dos prototipos sobre idea Bantam, el Willys Quad era mejor que el resto en función de un motor más potente, el Go-Devil que rendía 61 caballos, pese a ser más pe- ♦♦♦



**El periodista Ernie Pyle lo definió así: «Fiel como un perro, fuerte como una mula y ágil como una cabra.»**



**Al jeep no le sobraba nada, pero le faltaba todo aquello que podría proporcionar confort: puertas, calefacción...**



sado y el Ford Pygmy era el más manejable y confortable y, aunque su chasis fue el único que no se partió, en líneas generales era el menos conseguido. También tenía detalles ingeniosos, como los faros que pivotaban para iluminar el capó, algo que se adoptará en el modelo definitivo. Los tres sobrepasaban el peso mínimo exigido, por lo cual éste se aumentó a 980 kilos, precisamente el del Ford. Con ello sólo Willys quedaba momentáneamente fuera de juego, pero para evitar más polémicas, puesto que sentó muy mal la adjudicación a Ford de los 1.500 ejemplares, se le repescó aunque con el compromiso de hacer una severa cura de adelgazamiento.

Ese es un reto que asume otro grande en la historia del jeep, Delmar Roos, ingeniero en jefe de la Willys. Si Probst se puede considerar el padre del jeep, Roos es el padrino. De este modo en primavera-verano cada uno de los tres rivales fabricó sus 1.500 ejemplares. Ford entregó su último GP el día 19 de mayo, Bantam cumplió con sus 40-BRC el 26 de junio y Willys con sus MA, el 4 de agosto. En las maniobras de Carolina y de Luisiana, a los mandos de un tal Eisenhower, los futuros jeep crearon sensación. Casi ha nacido un mito, puesto que falta un último acto: que la Willys se lleve el primer contrato definitivo.

Eso es cosa hecha cuando se decide que de esos 1.500 ejemplares de cada fabricante, los Willys son los más



baratos y mejores, aunque no olvidemos que son un desarrollo de la idea Bantam. El 23 de julio de 1941 se firmó el contrato con la Willys, el que daría lugar al definitivo MB del que durante toda la contienda la casa de Toledo fabricó nada menos que 361.349 unidades. Debido a la necesidad bélica, Willys se vio incapaz de suministrar bastantes jeeps y así en 1942 se buscó un segundo fabricante. No fue la Bantam la escogida, sino la Ford que produjo, con licencia cedida gratis por la Willys, el GPW -General

Purpose Willys- y por ello prácticamente idéntico al MB con el cual todas las piezas debían ser intercambiables y del que fabricó 277.896 ejemplares. El GPW se distingue de los MB en determinados detalles como es el travesaño del chasis bajo el radiador, redondo en éstos y cuadrado en los GPW, y en que muchas piezas llevan una identificativa «F». La Bantam, pese a su decisivo papel y sus reiteradas apelaciones, no recibió ningún contrato más salvo los de construir remolques para... jeep, motores de torpedo y trenes de aterrizaje de avión, aunque posteriormente se demostró que hubiese podido colaborar en el esfuerzo de guerra al mismo título que las otras dos. Finalizada la contienda, la Willys registró el nombre Jeep y publicó a diestro y siniestro su autoría del ingenio, tanto que la Bantam puso un pleito en 1948. La sentencia le dio razón dando cuenta del papel de la casa de Butler en la paternidad del jeep y negando el que la Willys se otorgaba, aunque ya era demasiado tarde y en 1956 quebró. Hoy son muchos los que desconocen que la Bantam hubiera existido, pero esperamos que con estas líneas hayamos contribuido a que algunos más sepan la verdad de los hechos que hicieron nacer a uno de los más notables vehículos de la historia. ●

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

**LA HERRAMIENTA PERFECTA**

El Ford GPW que ilustra nuestro artículo es un ejemplar de junio de 1942 completamente restaurado y conforme a las ordenanzas del ejército americano en aquella época. No nos extenderemos en sus detalles, sólo resaltemos su absoluta funcionalidad: sin puertas, con el depósito bajo el asiento, con su pala y hacha reglamentarias, su soporte para el fusil, su luz de baja visibilidad, sus relojes como un coche de carreras, su motor de 2,2 litros con válvulas laterales, su cambio de tres marchas con reductora y tracción integral con posibilidad de desconectar la delantera, etc... Nada sobra y sólo falta todo aquello que podría dar confort: puertas, calefacción, asientos multidos, etc...

Al conducirlo destacan sus suspensiones, rígidas y de poco recorrido, con lo cual el confort es más que simbólico en cuanto el terreno es desigual. El radio de giro no es generoso y su estabilidad no es mucha y así los soldados, que se entusiasmaron con él, tuvieron numerosos excesos voluntísticos, tantos que se dijo: «ha matado más soldados que cualquier otra arma en esta guerra». Si hemos de seguir con la lista de agravios digamos que su protección era nula y en invierno se ganó el sobrenombre de «pneumonia-wagon», tanto que abundaron curaciones hechas con los más variados bricolajes. La posición de con-

ducción es algo extraña, hay que ir con las piernas dobladas y abiertas y uno se encuentra con el volante encima de aquelllas. También hacen falta unos buenos brazos...

El motor Go-Devil tiene un excelente par a bajas vueltas, pero luego no «se estira» demasiado, aunque eso no es grave, porque la velocidad no es la primera prioridad del jeep, cuya ventaja más notable es la de ser capaz de pasar por cualquier parte.

Además de su facilidad para superar obstáculos «dónde una mula retrocede, el jeep siempre lo intenta», está su robustez, aunque para ello necesita que se sea cuidadoso con el mantenimiento. En principio su duración estimada era de 30.000 kilómetros, pero a la postre resultó que duraba mucho más, especialmente una vez llegada la paz, cuando no podía ser víctima del fuego enemigo. Esa robustez fue la soga en el cuello de la Willys, puesto que los modelos de posguerra no mejoraban al MB y resultaban más caros que uno de ocasión. Incluso en la guerra de Corea, los soldados preferían los viejos a los nuevos M38.

Eso hizo que las ventas flojearan y la Willys acabó en 1953 en manos de la Kaiser-Frazer. Fue más tarde, cuando el progreso ha mejorado a sus descendientes y el mundo del 4x4 se ha convertido en lo que hoy conocemos, la marca Jeep.



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 sumar 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.

**P R E C I O S N U E V O S**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
<b>ALFA ROMEO</b>															
● 145 1.4i	1.835.000	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	1.945.000	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	1.999.000	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	2.573.000	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
● 146 1.4i Base 5p	1.900.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
● 146 1.6i Luxe 5p	2.090.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 146 1.7i 16V 5p Elegan	2.625.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● 146 2.0 TD 5p Base	2.390.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 146 2.0 TD 5p Luxe	2.490.000	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	2.468.000	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	2.957.000	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 Formula	2.890.000	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	3.150.000	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 "S"	4.100.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.950.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.850.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-	Serie
● 155 2.5 TD "S"	3.540.000	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	4.291.000	1.995	146	210	9,9	8,6	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper	6.250.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper Aut	6.485.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	7.702.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.820.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
<b>ARO</b>															
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Expandir 1.9 D 4WD	1.675.135	1.670	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000	-
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.482	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>ASIA MOTORS</b>															
Roosta 2.2 DX T. Ione	2.029.100	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	106.800	-	50.850	-
Roosta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	106.800	-	50.850	-
<b>AUDI</b>															
● A4 1.8	3.380.000	1.781	125	205	10,5	8,5	447,9	270.000	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie
● A4 1.8 Turbo	3.904.000	1.781	150	222	8,3	8,4	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● A4 1.8 Turbo Quattro	4.351.000	1.781	150	220	8,4	9,3	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● A4 2.6 V6	4.248.000	2.598	150	220	9,1	9,8	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● A4 2.6 V6 5 Vel. Aut.	4.546.000	2.598	150	220	9,3	10,2	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● A4 2.6 V6 Quattro	4.691.000	2.598	150	218	9,1	10,6	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● A4 2.8 V6	5.090.000	2.771	174	230	8,2	9,8	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● A4 2.8 V6 5 Vel. Aut.	5.388.000	2.771	174	230	8,4	10,4	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● A4 2.8 V6 Quattro	5.532.000	2.771	174	229	8,2	10,6	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● A4 1.9 TDI	3.484.000	1.896	90	183	13,3	5,3	447,9	270.000	80.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● 80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● 80 S-2 Quattro Avant	7.327.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● 80 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	270.000	64.000	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie	Serie
● Coupé 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● Coupé 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6 Quattro	5.163.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6	5.207.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6 Quattro	5.713.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● Coupé S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● Cabrio 2.6 V6	5.965.000	2.598	150	209	10,2	11,1	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● A6 2.3	4.487.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● A6 2.6 V6	5.064.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● A6 2.6 V6 Aut.	5.407.000	2.598	150	207	11,5	11,3	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● A6 2.6 V6 Quattro	5.588.000	2.598	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● A6 2.8 V6	5.831.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie	Serie
● A6 2.8 V6 Aut.</															

# PRECIOS NUEVOS



## OPEL

### OFERTAS

**Corsa Swing:**  
Descuento de **130.000 pesetas.**

**Corsa (Resto de Gama):**  
Descuento de **150.000 pesetas.**

**Astra:**  
Descuento de hasta **250.000 pesetas** según versiones.

**Vectra 4 puertas:**  
Descuento de **340.000 pesetas.**

**Vectra 5 puertas:**  
Descuento de **427.000 pesetas.**

**Calibra:**  
Descuento de **200.000 pesetas.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● RX-7	7.959.040	2.616	241	250	5,1	12,8	429,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El Mazda Xedos 6 V6 2.0i LP incluye de serie el techo solar eléctrico, tapicería de cuero, espejos delanteros calefactables y espejos retrovisores con sistema antivaho.

## MERCEDES

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● C 180	4.390.000	1.799	122	193	12,2	9,3	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 200	5.413.000	1.998	136	198	10,8	9,5	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 220	5.843.000	2.199	150	210	10,4	9,6	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 280	6.702.000	2.799	193	230	8,8	11,9	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 36 AMG	10.873.137	3.606	280	250	6,9	11,8	449,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● C 200 D	4.832.000	1.997	75	160	18,4	7,1	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 220 D	5.212.000	2.155	95	175	16,3	7,4	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 250 D	5.734.000	2.497	113	190	14,8	7,5	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 200	5.539.000	1.998	136	200	11,5	9,5	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 220	6.059.000	2.199	150	210	10,6	9,8	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 280	6.815.000	2.799	193	230	9,1	12,1	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 4 Matic.	8.495.000	2.960	180	220	9,1	11,2	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 320	7.748.000	3.199	220	235	8,0	12,3	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 420	9.778.000	4.196	279	250	6,8	12,9	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 200 Coupé	7.443.000	2.199	150	210	10,6	10,0	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 320 Coupé	9.010.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 220 Cabriolet	8.883.000	2.199	150	210	10,6	9,7	465,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 320 Cabriolet	11.221.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 200 Familiar	6.266.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 220 Familiar	6.665.000	2.199	150	198	10,8	10,4	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 280 Familiar	7.529.000	2.799	193	218	9,1	12,4	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 4 Matic Familiar	9.114.000	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 320 Familiar	8.520.000	3.199	220	225	8,3	12,8	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 200 D	5.142.000	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 250 D	5.887.000	2.497	113	176	16,5	7,7	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 D Turbo	6.575.000	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 D	6.484.000	2.996	136	190	13,7	8,6	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 D Turbo	7.460.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 D Turbo 4 Matic.	8.586.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 250 D Familiar	6.485.000	2.497	113	176	16,5	7,7	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 D Familiar	7.065.000	2.996	136	190	13,7	8,6	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 D Turbo Familiar	8.100.000	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 300 D Turbo 4 Matic Fam.	9.124.000	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● S 280	9.346.000	2.799	193	220	10,8	13,3	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 320	11.114.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 320 Largo	11.542.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 420	13.256.000	4.196	279	250	7,6	13,7	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 420 Largo	13.781.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 500	14.125.000	4.973	320	250	6,7	14,5	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 500 Largo	14.821.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 600	20.804.000	5.987	394	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 600 Largo	21.616.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 350 D Turbo	9.834.000	3.449	150	187	12,7	10,3	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 420 Coupé	16.417.000	4.196	279	250	7,6	13,7	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 500 Coupé	17.500.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 600 Coupé	24.295.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● S 600 Coupé	22.689.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	Serie	193.536	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● SL 280	14.343.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	193.536	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● SL 300	17.448.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● SL 500	22.698.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● SL 600	9.359.360	3.199	210	178	12,1	15,6	425,5	447.872	191.104	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● GE 320 Cabrio	9.349.120	3.199	210	178	12,1	15,6	463,5	447.872	191.104	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● GE 320 SW Corto	10.074.880	3.199	210	178	12,1	15,6	468,5	447.872	214.016	99.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● GE 350 DT Cabrio	9.684.480	3.449	136	145	17,6	14,3	425,5	447.872	191.104	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● GE 350 DT SW Corto	9.671.680	3.449	136	145	17,6	14,3	463,5	447.872	191.104	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● GE 350 DT WS Largo	10.419.200	3.449	136	145	17,6	14,3	468,5	447.872	214.016	99.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Los Mercedes de la clase C están disponibles con cuatro niveles de terminación: Classic, Esprit, Elegance y Sport. Las versiones Classic y Esprit tienen los mismos precios para cada modelo, mientras que los acabados Elegance y Sport tienen un sobrepeso de 265.728 ptas. y de 432.000 ptas. respectivamente. El acabado «Esprit» incluye unos tejidos especiales en el tapizado de los asientos y las puertas, tablero de instrumentos de color negro y demás guarniciones en color gris. El tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faldones delantero, trasero y listones laterales antirruce en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros biométricos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zebrano y color del salpicadero a juego con el de la tapicería, guantera con cierre entre los asientos delanteros, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortésia en el respaldo de los asientos delanteros y elevallas eléctricas en las cuatro puertas. El acabado «Sport» incluye el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros, llantas de aleación de cinco orificios con neumáticos 205/60 R 15, pa ra golpes y listones antirruce del mismo color de la carrocería, faros y pilotos similares a los de las versiones Elegance, interior en negro y asientos y volante de corte deportivo. Todos los modelos de Mercedes están disponibles también con caja de cambios automática.

## MITSUBISHI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Colt 1.600 GLXi	2.320.000	1.597	113	190	9,8	7,7	399,5	175.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
● Galant 1.800 GLI 16V 4p	2.488.691	1.834	126	200	10,0	8,2	462,0	175.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	-
● Galant 2.000 GLSi 16V 4p	3.169.720	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	-
● Galant 2.000 V6 24V 4p	3.879.720	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	-
● Galant 2.000 GLSi 16V 5p	3.219.720	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	-
● Galant 2.000 V6 24V 5p	3.929.721	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	-
● Eclipse GS 16V	3.434.220	1.997	150	220	8,0	10,6	434,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 3.000 GT 4WD	8.984.693	2.972	285	250	5,9	12,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Space Runner 1.800 GLXi	2.990.001	1.834	122	180	10,5	9,4	451,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
● Space Wagon 2.000 GLXi	3.195.000	1.997	133	185	11,2	9,6	451,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
● Space Wagon 2.000 GLXD	3.372.208	1.998	82	155	17,8	8,8	451,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-



PEUGEOT

OFERTAS

106 Midnight, XS, XSi, y XT:

180.000 pesetas de descuento.

106 Diesel:

123.000 pesetas de descuento.

106 Resto de gama:

95.000 pesetas de descuento.

Gama 205 Mito:

130.000 pesetas de descuento.

306 XN 1.4 3p, XT, XTD, XSi, S16, ST, y STD:

196.000 pesetas de descuento.

(Resto de Gama):

157.000 pesetas de descuento.

405 Gama:

Hasta 188.000 pesetas de descuento.

Gama 605:

200.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag	
● Corsa 3p. GSI 1.6i 16V	2.122.000	1.598	106	192	9,8	7,7	373,0	155.000	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	76.000	
● Corsa 3p. Viva 1.5 D	1.500.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.601.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.720.000	1.488	67	165	14,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	57.000	76.000	
● Corsa 5p. Viva 1.2i	1.451.000	1.195	45	145	19,5	6,2	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 5p. Viva 1.2i	1.451.000	1.195	45	145	19,5	6,2	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 5p. Swing 1.2i	1.548.000	1.389	60	155	15,2	7,4	373,0	155.000	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 5p. Swing 1.4i	1.621.000	1.389	60	155	15,2	7,4	373,0	155.000	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	57.000	76.000	
● Corsa 5p. GLS 1.4i Si	1.890.000	1.389	90	180	11,0	7,4	373,0	155.000	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 5p. Viva 1.5 D	1.563.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 5p. Swing 1.5 D	1.664.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 5p. Swing 1.5 TD	1.783.000	1.488	67	165	14,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	57.000	76.000	
● Tigra 1.4i 16 V	1.946.000	1.389	90	190	11,5	7,4	392,2	142.000	31.000	Serie	Serie	Serie	(2)	(3)	Serie	
● Tigra 1.6i 16 V	2.356.000	1.598	106	203	9,8	7,6	392,2	142.000	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Astra 3p 1.4i	1.714.000	1.389	60	160	16,0	7,3	405,1	-	34.000	-	-	56.000	174.000	-	Serie	
● Astra 3p Sport 1.8i 16V	2.550.000	1.799	115	200	9,5	8,3	405,1	155.000	34.000	Serie	36.000	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie
● Astra 3p GSI 2.0i 16V	3.113.000	1.998	150	220	8,0	8,3	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Astra 3p Cabriolet 1.8i 16V	3.434.000	1.799	115	200	9,5	8,3	423,9	155.000	Serie	Serie	Serie	Serie	174.000	Serie	Serie	
● Astra 4p GL 1.4i	1.928.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	-	Serie	
● Astra 4p GL 1.6i 16V	2.010.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie	
● Astra 4p Merit 1.6i 16V	2.130.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 4p GLS 1.6i 16V	2.207.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 4p GLS 1.6i Aut.	2.306.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 4p GL 1.7 DTL	2.089.000	1.700	68	164	16,0	6,2	423,9	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 4p GL 1.7 TD	2.231.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 4p GLS 1.7 TD	2.428.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 5p GL 1.4i	1.928.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p GL 1.6i 16V	1.961.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p Merit 1.6i 16V	2.130.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p GLS 1.6i 16V	2.207.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p GLS 1.6i Aut.	2.306.000	1.598	100	183	12,5	8,5	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p GL 1.7 DTL	2.089.000	1.700	68	164	16,0	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 5p GL 1.7 TD	2.231.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 5p GLS 1.7 TD	2.428.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra GL 1.6i 16V Caravan	2.064.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie	
● Astra Merit 1.6i 16V Carav.	2.184.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra Club 1.8i 16V Carav.	2.608.000	1.799	115	195	10,0	8,4	427,8	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	Serie	Serie	
● Astra GL 1.7 TD Caravan	2.332.000	1.686	82	168	14,5	6,5	427,8	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Vectra 4p Merit 2.0i	2.655.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	(4)	
● Vectra 4p Sport 2.0i 16V	3.447.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 4p CDX V6 2.5i	4.031.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 4p CDX V6 2.5i Aut.	4.234.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 4p GL 1.7 TD	2.903.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	177.000	-	76.000	
● Vectra 5p Merit 2.0i	2.742.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	177.000	94.000	(4)	
● Vectra 5p Sport 2.0i 16V	3.534.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 5p CDX V6 2.5i	4.118.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 5p CDX V6 2.5i Aut.	4.431.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 5p GL 1.7 TD	2.990.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	177.000	76.000	Serie	
● Calibra 2.0i	3.705.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Calibra 2.0i 16V	3.824.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Calib. Color Edition 2.0i 16V	3.877.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Calibra 2.5i V6 24V	4.263.000	2.498	170	237	7,6	9,6	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Calibra 2.0i 16V Turbo 4x4	4.980.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega 2.0i 16V	4.075.000	1.998	136	210	11,0	9,2	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie	
● Omega CD 2.5i V6	4.843.000	2.498	170	223	9,5	9,9	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega CD 2.5i V6 Aut.	5.065.000	2.498	170	218	11,5	10,1	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega MVE 3.0i V6	5.915.000	2.962	211	240	8,8	10,7	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega MVE 3.0i V6 Aut.	6.139.000	2.962	211	230	9,8	10,9	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega 2.5 TD	4.488.000	2.497	130	200	12,0	7,9	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie	
● Omega 2.0i 16V Caravan	4.233.000	1.998	136	202	11,5	9,4	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie	
● Omega CD 2.5i V6 Caravan	5.000.000	2.498	170	215	10,0	10,0	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega 2.5 TD Caravan	4.646.000	2.497	130	195	12,5	8,0	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie	
● Front. 3p Sport 2.0i T. Lona	3.015.000	1.998	115	157	14,3	11,0	419,0	-	45.000	(5)	(5)	Serie	-	105.000	-	
● Frontiera 3p Sport 2.0i	3.065.000	1.998	115	157	14,3	11,0	419,0	-	45.000	(5)	(5)	Serie	-	105.000	-	
● Frontiera 3p Sport 2.8 TDI	3.700.000	2.772	113	149	16,0	9,5	419,0	215.000	45.000	(5)	(5)	Serie	-	105.000	-	
● Frontiera 5p 2.2i 16 V	3.650.000	2.198	136	181	13,6	11,1	469,0	2								

# PRECIOS NUEVOS



## SEAT

### OFERTAS

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

**Ibiza Collage:**  
141.000 pesetas de descuento.  
**Ibiza Resto de gama:**  
Sin aire acondicionado, 200.000 pesetas de descuento, y con aire acondicionado 120.000 pesetas

**Córdoba:**  
Sin aire acondicionado, 142.000 pesetas de descuento, y con aire acondicionado 225.000 pesetas  
**Toledo:**  
300.000 pesetas de descuento.

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
9000 CSTI 3.0 V6 Sp	6.491.520	2.912	210	230	8,0	10,5	462,0	Serie	117.760	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Aero 2.3 16V	6.985.600	2.210	225	240	6,9	10,2	462,0	Serie	117.760	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todos los modelos de la gama Saab pueden equipar caja de cambios automática: 300.000 ptas.

## SEAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Marbella Fun	799.000	903	42	130	20,3	7,0	347,5	14.100	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza 1.05i CL 3p.	1.356.000	1.043	45	138	22,3	6,9	381,3	-	21.100	-	-	-	-	-	-
Ibiza 1.4i CL 3p.	1.461.000	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	-	21.100	-	-	-	-	-	-
Ibiza 1.4i Collage 3p.	1.514.700	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	142.800	21.100	-	-	57.200	-	-	90.000
Ibiza 1.4i GLX 3p.	1.702.200	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.6i S 3p.	1.720.000	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	142.800	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.6i GLX 3p.	1.820.000	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.8i CLX 3p.	1.820.000	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	142.800	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.8i Marina 3p.	1.999.000	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.8i GLX Aut. 3p.	2.125.000	1.781	90	180	13,0	9,2	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Ibiza 2.0 GTI 3p.	2.373.500	1.984	115	198	9,3	8,6	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Ibiza 1.8 16V GTI 3p.	2.612.400	1.781	130	210	9,1	9,7	381,3	Serie	21.100	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Ibiza 1.9 D CL 3p.	1.678.700	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.9 D CLX 3p.	1.767.000	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.9 TD GLX 3p.	2.045.000	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	48.000
Ibiza 1.9 TD GT 3p.	2.298.500	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Ibiza 1.4i CL 5p.	1.531.340	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	-	21.100	-	-	-	-	-	-
Ibiza 1.4i Collage 5p.	1.584.700	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	142.800	21.100	-	-	57.200	-	-	90.000
Ibiza 1.4i GLX 5p.	1.772.200	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.6i S 5p.	1.790.000	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	142.800	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.6i GLX 5p.	1.890.000	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.8i CL 5p.	1.890.000	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	142.800	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.8i Marina 5p.	2.069.000	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.8i GLX Aut. 5p.	2.195.000	1.781	90	180	13,0	9,2	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Ibiza 2.0 GTI 5p.	2.443.500	1.984	115	198	9,3	8,6	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Ibiza 1.9 D CL 5p.	1.748.300	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.9 D CLX 5p.	1.837.600	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	21.100	-	-	Serie	-	-	90.000
Ibiza 1.9 TD GLX 5p.	2.115.600	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	-	-	48.000
Ibiza 1.9 TD GT 5p.	2.368.000	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Córdoba 1.4i CLX	1.720.000	1.391	60	157	16,1	7,3	410,9	142.800	30.900	-	-	57.200	-	-	90.000
Córdoba 1.6i CLX	1.895.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900	-	-	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.6i GLX	2.025.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.8i GLX	2.155.000	1.781	90	182	11,7	8,2	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.8i GLX Aut.	2.330.000	1.781	90	177	14,2	9,3	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 2.0i GTI	2.573.500	1.984	115	198	10,1	8,6	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Córdoba 1.8 16V GTI	2.800.800	1.781	130	206	9,1	9,2	410,9	Serie	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Córdoba 1.9 D CLX	2.000.000	1.896	68	161	16,5	6,0	410,9	142.800	30.900	-	-	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.9 D GLX	2.243.000	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Córdoba 1.9 TD GLX	2.498.300	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
Córdoba 1.9 TD GT	2.498.300	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.8i CL	2.065.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	192.400	39.500	-	-	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.8i Premium	2.185.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.8i GLX	2.545.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	Serie	39.500	Serie	Serie	Serie	-	-	68.400
Toledo 2.0i GLX	2.805.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	Serie	39.500	Serie	Serie	Serie	-	-	68.400
Toledo 2.0i GLX Aut.	3.044.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	Serie	39.500	Serie	Serie	Serie	Serie	68.400	Serie
Toledo 2.0i GT	3.097.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	Serie	39.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 2.0i GT Aut.	3.336.700	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	Serie	39.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 2.0i GT 16V	3.225.000	1.984	150	215	9,5	9,0	432,1	Serie	39.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 D CL	2.285.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	192.400	39.500	-	-	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.9 D Premium	2.395.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.9 TD Premium	2.495.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie	-	-	90.000
Toledo 1.9 TD GLX	2.955.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	Serie	39.500	Serie	Serie	Serie	168.700	68.400	Serie

## SKODA

Forman GLX	1.170.000	1.289	54	135	15,0	8,6	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Forman GLX 70 CV	1.200.000	1.289	70	150	15,0	7,0	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Forman Silver line	1.285.000	1.289	54	135	18,0	8,6	416,0	Serie	-	-	-	-	-	-	-
Felicia 1.3 LXI.	1.085.000	1.289	54	145	17,0	8,7	385,5	150.000	27.500	-	-	-	100.000	52.000	100.000
Felicia 1.3 LXI Plus.	1.110.000	1.289	68	150	14,0	8,5	385,5	150.000	27.500	-	-	-	100.000	52.000	100.000
Felicia 1.3 GLXI.	1.210.000	1.289	68	150	14,0	8,5	385,5	150.000	27.500	-	-	-	100.000	52.000	100.000

## SSANGYONG

Korando K4D	2.239.920	1.238	78	142	-	12,7	386,9	-	37.131	-	-	-	-	-	-
Korando Family RV	2.537.720	2.498	79	135	-	11,6	449,0	195.200	37.131	Serie	Serie	Serie	-	-	104.000
Musso 602 EL	3.996.720	2.874	95	145	22,0	10,5	464,0	Serie	38.430	Serie	Serie	Serie	-	-	134.200

Nota: El SSangyong Musso 602 EL también tiene como opción el cambio automático de origen Mercedes Benz. Su precio es de 317.000 pesetas.

## SUBARU

Impreza 1.8 GL 16V 4WD	2.795.000	1.820	103	185	10,0	9,5	435,0	180.000	14.610	Serie	Serie	Serie	190.000	93.909	-
Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	78.600	-
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	78.600	-
Legacy 2.2 GX 4WD	3.151.390	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie	202.998	93.909	-
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.538.296	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie	202.998	93.909	-
Legacy 2															



**TOYOTA**

**OFERTAS**

**Carina E:**  
Los clientes de Toyota España, S.L. que decidan la compra de un **Toyota Carina E**, entre el 3 de abril y el 30 de junio, dispondrán del aire acondicionado y ABS gratis. Esto supone un ahorro de hasta **435.000 pesetas**, si sumamos las **80.000 pesetas** del plan Renove II, que consiste en entregar el coche usado con siete años o más.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Golf 1.6 CL 75 3p	2.046.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	51.000	-	57.000	Serie	-	-	132.000
● Golf 1.6 GL 75 3p	2.210.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.6 Rolling Stones 3p	2.350.000	1.595	100	185	12,8	8,5	402,0	140.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie	132.000
● Golf 1.8 GL 90 3p	2.342.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.573.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 2.0 GTI 3p	2.870.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	132.000
● Golf GTI 16V 3p	3.325.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	132.000
● Golf 2.8 VR6 3p	4.102.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	132.000
● Golf 1.9 CL D 3p	2.158.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	51.000	-	-	-	-	-	132.000
● Golf 1.9 GL TD 3p	2.587.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.9 GL TD 3p	2.823.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.9 TDI Rolling Stones 3p	2.795.000	1.896	90	178	11,2	5,0	402,0	140.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie	132.000
● Golf 1.4 CL 5p	1.978.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	51.000	-	-	88.000	-	-	132.000
● Golf 1.6 CL 75 5p	2.137.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	51.000	-	-	-	-	-	132.000
● Golf 1.6 GL 75 5p	2.336.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.6 Rolling Stones 5p	2.476.000	1.595	100	188	11,2	8,5	402,0	140.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie	132.000
● Golf 1.8 GL 90 5p	2.468.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.699.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 2.0 GTI 5p	2.996.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	132.000
● Golf GTI 16V 5p	3.451.000	1.984	150	211	9,5	9,2	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	132.000
● Golf 2.8 VR6 5p	4.211.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	132.000
● Golf 1.9 CL D 5p	2.249.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	51.000	-	-	-	-	-	132.000
● Golf 1.9 GL TD 5p	2.713.000	1.896	75	165	15,5	6,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.9 GL TDI 5p	2.949.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.9 TDI Rolling Stones 5p	2.921.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	140.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie	132.000
● Golf Cabrio 1.8i Basic	2.948.000	1.781	75	160	15,5	8,1	402,0	-	82.000	Serie	Serie	Serie	57.000	-	132.000
● Golf Cabrio 1.8i Avang.	3.452.000	1.781	90	172	13,1	8,4	402,0	-	82.000	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie	132.000
● Golf Cabrio 2.0i Avang.	3.823.000	1.984	115	190	14,2	8,9	402,0	-	82.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	132.000
● Golf 1.8 CL Variant	2.322.000	1.781	75	165	14,9	8,1	434,0	215.000	51.000	(3) 64.000	Serie	Serie	203.000	113.000	132.000
● Golf 1.8 GL Variant	2.639.000	1.781	90	177	12,8	8,4	434,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	113.000	132.000
● Golf 1.9 CL D Variant	2.475.000	1.896	64	154	18,6	6,1	434,0	-	51.000	(3) 64.000	Serie	Serie	203.000	113.000	132.000
● Golf 1.9 GL TD Variant	2.741.000	1.896	75	163	15,9	6,6	434,0	215.000	51.000	(3) 64.000	Serie	Serie	203.000	113.000	132.000
● Vento 1.6 CL	2.107.000	1.598	75	168	14,4	8,2	438,0	-	51.000	-	-	-	-	-	132.000
● Vento 1.8 CL	2.251.000	1.781	90	180	12,5	8,2	438,0	215.000	51.000	-	-	-	-	-	132.000
● Vento 1.8 GL	2.511.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Vento 1.8 GL Aut.	2.665.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Vento 2.0 GL	2.619.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Vento 2.0 GT	3.135.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	132.000
● Vento 1.9 CL D	2.281.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0	-	51.000	-	-	-	-	-	132.000
● Vento 1.9 GL TD	2.695.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Vento 1.9 GL TDI	2.941.000	1.896	90	180	14,0	5,3	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Corrado 16 V	4.195.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	-	82.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-
● Corrado VR6	5.025.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	-	82.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie	-



**VOLKSWAGEN**

**En estos días comienza la comercialización en España de la serie Rolling Stones Collection, un vehículo para gente joven y para aquellos que aún se sienten jóvenes. Se ofrece en dos tipos de motorización, la ya conocida TDi de 90 caballos, y otra nueva en la gama: el 1.6i ahora con 100 caballos de potencia, en versiones de tres y cinco puertas. Con respecto al equipamiento es un vehículo con todo lujo de detalles: dirección asistida, elevavinas eléctricos, cierre centralizado, llantas de aleación, equipo de música que incluye; radiocassette y compact disc con cargador para 6 discos, cuatro altavoces y antena en el techo, y entre otros detalles la tapicería es de diseño exclusivo. Las versiones con aire acondicionado tienen un sobrepeso de 140.000 pesetas. Volkswagen espera con esta serie, poner en el mercado en torno a 3.000 unidades hasta final de año.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Passat 1.8i CL	2.715.000	1.784	90	178	14,4	8,7	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 2.0i CL	3.000.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 2.0i GL	3.350.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 2.0i GL Aut.	3.585.000	1.984	115	192	12,9	9,9	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 2.0i 16V GT	3.860.000	1.984	150	213	9,7	9,5	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat VR6 GL	4.110.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat VR6 Exclusiv	4.490.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 1.9 TD CL	2.820.000	1.896	75	165	18,0	6,8	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 1.9 TDI CL	3.085.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 1.9 TDI GL	3.350.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat Variant 2.0i GL	3.675.000	1.984	115	190	12,0	9,1	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat Variant TDI GL	3.700.000	1.896	90	173	14,4	5,5	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
NOTA : La opción del Airbag en los Volkswagen Golf, Vento y Corrado es para conductor y acompañante. Opción (1): Dirección asistida, llantas de acero 5,5J x 13 y neumáticos 175/65 : 84.000 ptas. Opción (2): Llantas de aleación 5,5J x 13 y neumáticos 175/65 : 162.000 ptas. Opción (3): Elevavinas eléctricos en las cuatro ventanas: 177.000ptas. La capota eléctrica en los Golf Cabrio Avantgarde está disponible opcionalmente : 202.000 ptas.															
<b>VOLVO</b>															
● 440 GLE 1.8i Ed. Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLE 1.8i	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
● 400 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
● 440 GLE 2.0i Aut.	3.145.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
● 440 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	8,5	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192
● 440 GLE 1.9 TD	3.335.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLE 1.8i Ed. Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLE 1.8i	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
● 460 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
● 460 GLE 2.0i Aut.	3.145.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
● 460 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192
● 460 GLE 1.9 TD	3.335.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	-	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 480 GT	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	42								

**Guía BMW de Gastronomía y Turismo 1995**



ACABA de aparecer en el mercado una de las más prestigiosas guías gastronómico-turísticas de nuestro país: la Guía BMW de Gastronomía y Turismo. Su edición de 1995 presenta, frente a la anterior, múltiples novedades de continente y contenido que mejoran su consulta y facilidad de manejo, aumentando, en suma, su utilidad práctica. Los establecimientos hoteleros figuran ordenados en función de su clasificación administrativa. Se incluye toda la red de Paradores Nacionales de Turismo. En el aspecto gastronómico los restaurantes han sido clasificados mediante pictogramas de fácil comprensión que hacen referencia a la calificación culinaria.



**«Joven y Brillante» J&B 95 de Humor Gráfico**

EL programa de patrocinio cultural Joven y Brillante acaba de hacer pública la convocatoria Joven y Brillante J&B 95 de Humor Gráfico. Esta convocatoria tiene como objeto distinguir la creatividad, el diseño y el humor de jóvenes artistas

que, a través de sus viñetas o «tiras», reflejen noticias o hechos acaecidos entre el 1 de julio de 1994 y el 30 de junio de 1995 en el ámbito cultural, deportivo, político, social, etc. El jurado estará integrado por humoristas gráficos de reconocido prestigio, cuyos nombres se harán públicos una vez se dé a conocer los ganadores. Para más información: Secretaría de Joven y Brillante. Joaquín Monzón/Gerardo González (91) 564 51 06.



**Nueva llanta Antera**

LA firma italiana Antera ha lanzado al mercado su nueva llanta modelo «125». Los diseñadores de dicha firma (siempre innovadores) han desarrollado esta llanta muy diferente al resto de la gama Antera (modelos 109, 121 y 123 ya en nuestro mercado). La «125» está disponible para la gran mayoría de los automóviles en las medidas 7.0x15" hasta 8.0x17". Los precios comienzan en 38.400 pesetas unidad, incluyendo tornillos y válvula metálica en dicho precio de venta al público. El importador en España de Antera es Auto Imagen: (91) 636 15 23.



**Nuevo premio para filtros Mann**

GENERAL Motors Corporation ha nombrado una vez más sus «Proveedores del Año» entre todas las empresas que suministran componentes a su gama mundial de vehículos. La empresa española Filtros Mann S.A. se encuentra entre ellas por segunda vez, al haber sido ya merecedora de dicho título en el año 1992. A la entrega de premios, realizada a finales del pasado mes de abril en Toronto (Canadá), asistió el director general de Filtros Mann, José Ignacio Murillo, y altos ejecutivos de General Motors Corporation.

**Dinobus: información sobre ruedas**

EL limitador de velocidad para camiones y autobuses es obligatorio en todos los países de la Comunidad Europea. En España ya existe un calendario para su instalación, dependiendo de la fecha de matriculación de la unidad y su tipo de trabajo, nacional o internacional. Consciente de la importancia que tiene una correcta información al transporte, VDO Kienzle tiene en marcha una campaña basada en su Dinobus, un típico autobús inglés -original- de dos pisos que ya está recorriendo las carreteras españolas. En su interior dispone de sistemas audiovisuales e informativos sobre la legislación y fechas de entrada en vigor del limitador.



COMPRAR Y VENDER



**YAMOVIL**

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

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

**PEQUEÑOS Y MEDIOS**

AUDI 80 2.3 E A/A.....	92.....	2.450.000
AUDI 80 2.3 E F/E.....	92.....	2.350.000
AUDI 90 2.3 I A/A.....	91.....	2.350.000
CITROËN AX 1.4 GTI.....	91.....	925.000
CITROËN AX 1.4 GTI A/A.....	93.....	1.180.000
CITROËN AX GT.....	92.....	780.000
CITROËN XANTIA 1.8I SX A/A.....	94.....	2.180.000
CITROËN XANTIA 2.0 V6X A/A.....	94.....	2.375.000
CITROËN ZX 1.4I REFLEX A/A.....	92.....	1.275.000
FIAT PUNTO 55 (NUEVO).....	95.....	1.090.000
FIAT TEMpra 1.8 SX A/A.....	91.....	890.000
FIAT UNO 1.4 I A/A.....	93.....	1.080.000
FORD ESCORT 1.6 16V A/A.....	94.....	1.750.000
FORD ESCORT 1.6 CLX.....	92.....	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA A/A.....	92.....	1.275.000
FORD FIESTA 1.4 GHIA.....	93.....	1.350.000
FORD MONDEO 1.8 CLX A/A.....	93.....	2.480.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE.....	95.....	2.850.000
FORD MONDEO GHIA FE.....	94.....	2.675.000
FORD ORION 1.6 16V A/A.....	93.....	1.450.000
FORD SIERRA 2.0I 4P A/A.....	92.....	1.350.000
FORD SIERRA 2.0I CLX A/A.....	92.....	1.350.000
HONDA ACCORD 2.0I 16V FE.....	94.....	2.450.000
HONDA CONCERTO 1.5 GL.....	94.....	1.480.000
HYUNDAI SONATA 2.0 GLS A/A.....	93.....	2.350.000
LANCIA DEDRA 1.8I A/A.....	90.....	1.250.000
LANCIA DEDRA 2.0I A/A.....	92.....	1.150.000
LANCIA DELTA 2.0 16V.....	92.....	1.050.000
NISSAN MICRA 1.3 16V.....	93.....	1.450.000
OPEL ASTRA 1.4 GL A/A.....	94.....	1.750.000
OPEL ASTRA 1.6 GL A/A.....	94.....	780.000
OPEL ASTRA 1.6 GLS A/A.....	92.....	1.380.000
OPEL ASTRA 1.2 SWING 4P.....	94.....	1.180.000
OPEL CORSA 1.4 SI.....	94.....	2.150.000
OPEL CORSA 1.4 SI SPORT.....	94.....	1.050.000
OPEL VECTRA MERIT.....	94.....	1.480.000
PEUGEOT 106 1.4 XT A/A.....	93.....	1.050.000
PEUGEOT 205 AUT. A/A.....	90.....	1.480.000
PEUGEOT 306 XR 1.6.....	93.....	1.480.000
PEUGEOT 405 1.8 EMBASSY.....	94.....	1.575.000
PEUGEOT 405 2.0 GR A/A.....	92.....	1.180.000
PEUGEOT 405 SRI A/A.....	91.....	1.580.000
RENAULT 19 1.4 RL 5P.....	93.....	1.150.000
RENAULT 19 1.8I RT A/A.....	93.....	1.150.000
RENAULT 19 TSE 1.4 A/A.....	91.....	1.350.000
RENAULT 19 TXE 1.8I A/A.....	92.....	1.350.000



**GRANDES Y DEPORTIVOS**

ALFA ROMEO 155 2.5 V6 FE.....	92.....	1.980.000
BMW 520I 24V FE.....	93.....	2.950.000
BMW 520I F.E.....	91.....	2.750.000
CITROËN ZX VOLCANE A/A.....	92.....	1.550.000
CITROËN ZX VOLCANE FE.....	91.....	1.475.000
FORD ESCORT 1.6 CABRIO.....	91.....	1.750.000
FORD ESCORT COSWORTH.....	94.....	3.650.000
FORD ESCORT COSWORTH.....	93.....	3.650.000
FORD ESCORT XR3I 105CV A/A.....	94.....	1.670.000
FORD FIESTA XR2I 130CV.....	94.....	2.850.000
FORD PROBE 2.5 24V V6 FE.....	93.....	2.450.000
FORD SCORPIO 2.0 EX. FE.....	93.....	2.450.000
LANCIA DELTA INTEGRALE A/A.....	92.....	2.350.000
LANCIA THEMA 2.0I.....	89.....	2.350.000
MAZDA MX-5 CABRIO A/A.....	92.....	2.350.000
MERCEDES 200 E FE.....	90.....	2.350.000
MERCEDES C-280 ELEGANCE.....	93.....	2.350.000
MITSUBISHI ECLIPSE 16V FE.....	92.....	2.350.000
MITSUBISHI ECLIPSE 16V.....	95.....	2.350.000
MITSUBISHI ECLIPSE GS TUR.....	91.....	2.350.000
OPEL ASTRA GSI.....	92.....	1.650.000
OPEL ASTRA GSI 16V FE.....	93.....	2.150.000
OPEL CALIBRA 16V F.E.....	92.....	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0I 16V F.E.....	94.....	2.180.000
OPEL CALIBRA 2.0I F.E.....	92.....	2.350.000
OPEL OMEGA 2.6I CD F.E.....	92.....	2.350.000
PEUGEOT 405 MI 16V A/A.....	90.....	1.850.000
PEUGEOT 405 MI 16V A/A.....	91.....	1.850.000
PEUGEOT 605 2.0 SVI FE.....	91.....	1.580.000
RENAULT 19 16V CHAMADE.....	92.....	1.580.000
RENAULT 19 16V 3P.....	92.....	1.580.000

**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

**MOTOR DIESEL**

**E INDUSTRIALES**

BMW 525 TDS FE.....	93.....	1.280.000
CITROËN AX 1.4 TD.....	94.....	1.650.000
CITROËN AX TRD.....	93.....	1.350.000
CITROËN C-15 RD.....	93.....	1.650.000
CITROËN C-25 GV SOBREL.....	92.....	1.350.000
CITROËN ZX 1.9 D AVANT.....	92.....	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 D REFLEX.....	94.....	1.250.000
CITROËN ZX 1.9 D REFLEX.....	92.....	1.250.000
CITROËN ZX 1.9 FLASH A/A.....	94.....	1.250.000
FIAT DUCATO 1.8 TD GV.....	90.....	1.250.000
FIAT TEMpra 1.9 DIESEL.....	91.....	1.150.000
FORD COURIER 1.8D MIXT.....	92.....	780.000
FORD EXPLORER 4.0 AUT. FE.....	94.....	1.675.000
FORD FIESTA 1.8D CLX.....	89.....	1.675.000
FORD TRANSIT D COMBI.....	92.....	1.675.000

**INMEJORABLES CONDICIONES**

**DE FINANCIACION**





## COMPRAR Y VENDER



**MERCEDES 300 CE.** Negro met., cuero gris, automático, ASD, techo, asientos eléctricos, tem-pomat, calefacción asientos, llantas, apoyabrazos, reposacabezas traseros, radiocasete. Tel: (91) 562 06 02.

**MERCEDES 300 CE.** Año 90, color blanco, cuero negro, pocos Km, perfecto. Teléfono: (91) 562 06 02.

**MERCEDES 300 CE 24V.** Año 92, antracita met., cuero negro, techo, doble airbag, ASR, asientos eléctricos con memorias, automático de 5 v, lavafaros, extintor, equipo Becker. Tel: (91) 562 06 02.

**MERCEDES 500 SE.** Año 92, rojo almandino, cuero negro, muy equipado, 51.000 Km, precio interesante. Tel: (91) 562 06 02.

**MERCEDES 500 SE.** Año 93, gris plomo, cuero negro, F/E, a matricular, 31.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

**MERCEDES 500 SL.** Año 92, negro metalizado, cuero negro, F/E, 39.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

**MERCEDES 500 SL.** Año 91, azul náutico met., cuero, perfecto, 48.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

**MERCEDES SL 320.** Año 94, plata met., cuero negro, F/E, 16.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

**MERCEDES SL 600.** Año 94, negro, cuero negro, 7.000 Km, como estreno, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

**MERCEDES S 600** Largo. 1994, F/E, 4.000 Km, garantía Mercedes,

como estreno, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

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

**BMW M3 Coupé.** Año 93, abus blau metalizado, cuero negro, techo, apoyacabezas traseros, Babaria RDS, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

**BMW 325i 4p.** Año 92, rojo calypso, 1 airbag, techo, suspensión M-Tecnic, alarma BMW, equipo de sonido. Teléfono: (91) 562 06 02.

**BMW 525 TDS.** Año 93, verde Boston metalizado, airbag conductor, techo, radiocasete Babaria, 30.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

**PORSCHE Carrera Aniversario.** Año 87, metalizado, techo, aire, cuero especial, radiocasete, alarma, modelo exclusivo, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

**PORSCHE Carrera 2 Coupé.** Año 91, rojo, cuero negro, doble airbag, asientos eléctricos, radiocasete, alarma, a matricular, 44.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

**PORSCHE 944 S2.** Año 90, blanco, pocos Km, impecable. Tel: (91) 562 06 02.

**PORSCHE 928 S4.** Año 86, perfecto, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

**PORSCHE 928 GT.** Año 90, azul marino metalizado, cuero negro, perfecto, en rodaje. Tel: (91) 562 06 02.

**GRAND Cherokee Limited.** 1993, verde metalizado, cuero gris, F/E, a matricular. Teléfono: (91) 562 06 02.

**GMC Tiphon.** Año 93, 6V turbo 300 CV, negro, cuero negro, F/E, 17.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

**NISSAN Patrol GR Corto.** Año 94, verde/plata metalizado, 8.000 Km, barras, cubrecárter. Tel: (91) 562 06 02.

**MITSUBISHI Montero Corto gasolina V6.** Año 93, color verde/beige metalizado, perfecto, pocos Km. Teléfono: (91) 562 06 02.

**MITSUBISHI Montero Corto TD.** Año 87, verde, barras, faros antiniebla, llantas, aire acondicionado. Teléfono: (91) 562 06 02.

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

**MITSUBISHI 3000 GT VR 4.** Año 93, rojo, cuero gris, F/E, perfecto, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

**MAZDA 929** Año 93, burdeos metalizado, cuero gris, automático, airbag conductor, asientos eléctricos, climatizador, techo, equipo sonido, control velocidad, a matricular, precio interesante. Teléfono: (91) 562 06 02.

**OCASION LANCIA Y10 FIRE MADRID-MK.** Urge Venta. Tel: (91) 764 58 51

**SAAB 9000 cd 4P.** Año 90, azul marino, perfecto. Tel: (91) 562 06 02.

**RENAULT 21 Quadra.** Año 91, motor turbo 190 CV, negro, cuero negro, tracción a las cuatro ruedas, ABS, dirección asistida, climatizador automático, equipo de sonido, llantas de aleación, alarma, muy buen precio. Teléfono: (91) 562 06 02.

**RENAULT 21 Quadra.** Año 91, motor turbo 190 CV, negro, cuero negro, tracción a las cuatro ruedas, ABS, dirección asistida, climatizador automático, equipo de sonido, llantas de aleación, alarma, muy buen precio. Teléfono: (91) 562 06 02.

**RENAULT 25 TXI.** Última serie, año 89, 100.000 Km. Precio: 775.000 ptas. Teléfono: 633 17 77.

**VOLKSWAGEN Golf GTI.** Año 88, A/A, alarma, 90.000 Km. Precio: 950.000 ptas. Tel: 633 17 77.

**BENEFICIESE!** Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca 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. Multa-traffic. Tel: (968) 64 11 59. Fax: (968) 64 11 78.

**CARAVANA Hergo.** Modelo Impala L. Cinco plazas, avance, cocineta, frigorífico, lavadora-secadora. Teléfono: 407 62 01.

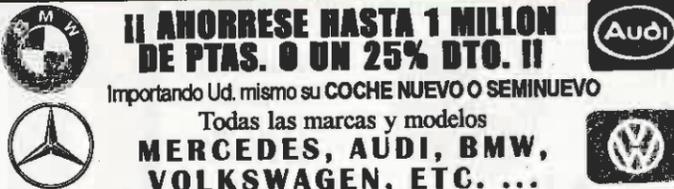
**¡¡ AHORRESE HASTA 1 MILLON DE PTAS. O UN 25% DTO. !!**

Importando Ud. mismo su **COCHE NUEVO O SEMINUEVO**

Todas las marcas y modelos  
**MERCEDES, AUDI, BMW, VOLKSWAGEN, ETC. ...**

**NIPPON CAR. - Tfno. y Fax: (94) 676.06.58**

Landaluce, 15 - 48600-SOPELANA (Vizcaya)



**TOYOTA Land Cruiser HDJ 80.** Año 90, gris oscuro metalizado, llantas, aire, techo. Tel: (91) 562 06 02.

**TOYOTA Lexus LS 400.** Año 92, F/E, verde met., cuero beige, a matricular, impecable. Tel: (91) 562 06 02.

**PONTIAC Firebird.** Año 93, rojo, aut., airbag conductor, climatizador, equipo sonido, llantas al., techo carga. Tel: (91) 562 06 02.

**COMPRO Rover 827 Vitesse.** Última serie. Tel: (93) 717 31 17.

**MERCEDES 230 TE familiar.** OS-K, año 82, muy cuidado, aire acondicionado, dirección asistida, tercer asiento escamoteado, siempre en garaje. Precio: 675.000 ptas. Tel: (964) 30 35 08.

**FIAT Uno 60 S 4p.** Año 92, 42.000 Km. Precio: 650.000 ptas. Teléfono: 633 17 77.

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

**IMPORTAR** Desde USA nunca fue tan ventajoso & fácil con nuestro manual. Coches/motos nuevos, usados, de colección. Oferta de lanzamiento: resumen por 1.000 ptas. Se le abonará esta cantidad al pedido del manual. EUROINFO, apto. 405 07760 Ciudadella.

# 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 750 I FE 1991-76.896 PTAS/MES  
BMW 750 I FE 1990-59.808 PTAS/MES  
BMW 730 I V8 FE 1993-76.896 PTAS/MES  
BMW 735 I FE 1991-56.391 PTAS/MES  
BMW 735 I FE 1990-56.391 PTAS/MES  
BMW 530 I FE 1989-42.720 PTAS/MES  
BMW 525 TDS FE 1993-64.935 PTAS/MES  
BMW 525 I 24V FE 1991-52.973 PTAS/MES  
BMW 325 I 24V FE 1993-59.808 PTAS/MES  
BMW 325 TD FE 1993-61.517 PTAS/MES  
BMW 324 TD VARIOS EX. 1990-31.613 PTAS/MES  
BMW 320 I 1990-27.341 PTAS/MES  
MERCEDES 560 SEC FE 1988-64.935 PTAS/MES  
MERCEDES 300 DI. FE 1989-51.264 PTAS/MES  
MERCEDES 300 DI. FE 1986-41.011 PTAS/MES  
MERCEDES 300 CE 24V 1990-76.896 PTAS/MES  
MERCEDES 300 E 24V FE 1990-64.934 PTAS/MES

MERCEDES 300 E 4M FE 1993-83.731 PTAS/MES  
MERCEDES 300 E FE 1990-56.390 PTAS/MES  
MERCEDES 260 E FE 1990-52.973 PTAS/MES  
MERCEDES 190 E 2.6 FE 1990-47.846 PTAS/MES  
MERCEDES 300 D 123 1983-15.379 PTAS/MES  
MERCEDES 190 2.5 FE 1993-58.099 PTAS/MES  
MERCEDES 190 DI. 1991-44.428 PTAS/MES  
AUDI 100 V6 2.8 FE 1992-56.390 PTAS/MES  
AUDI 200 V8 32V 300CV 1993-78.604 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  
MAZDA RX-7 TURBO 1988-30.759 PTAS/MES  
MITSUBISHI M.CORTO-35.885 PTAS/MES  
ISUZU TROOPER LARGO 1991-30.759 PTAS/MES  
TOYOTA LAND CRU. TD 1990-35.884 PTAS/MES  
JEEP CHEROKEE LIM. FE-1990-30.760 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

# COMPRAR Y VENDER

**Canalcar**

**350 COCHES**

**32 AÑOS  
VENDIENDO LAS  
MEJORES  
OPORTUNIDADES**

FORD ESCORT 1.4 SP	87	375.000
OPEL CORSA 1.2 ST	87	390.000
FORD FIESTA 1.3 4P	88	475.000
SEAT Ibiza 1.5 DISCO	90	475.000
CITROËN BX 1.9 TRD	84	475.000
SEAT Ibiza 1.5 AA	88	475.000
RENAULT 5 GL	88	545.000
PEUGEOT 306 GR	88	565.000
RENAULT 5 GTL	88	575.000
VW POLO COUPE	88	575.000
RENAULT 5 GTL	88	590.000
RENAULT 3 TVE	91	625.000
OPEL CORSA 1.6 D	89	675.000
OPEL KADETT 1.6	88	675.000
OPEL KADETT 1.6 S CC EE	88	690.000
OPEL CORSA 1.2 S	90	690.000
FORD FIESTA 1.1 CLX	89	690.000
FORD FIESTA 1.1 CLX	89	690.000
FIAT TIPO 1.4	90	695.000
VW GOLF 1.6	88	720.000
AUDI 800 TURBO FE	85	725.000
CITROËN AX 1.1 SIGNO EE CC	92	725.000
FIAT UNO 800	90	725.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN AX 1.4 TDD CC EE	90	745.000
FORD FIESTA 1.4 CLX 3P	90	745.000
CITROËN AX 1.1 TRE CC EE	91	745.000
LACRANIA	93	775.000
PEUGEOT 309 LOOK	90	775.000
CITROËN AX 1.4 GT SPORT	91	775.000
PEUGEOT 305 1.1 WINNER	92	790.000
CITROËN AX 1.4 GT	92	790.000
RENAULT EXPRESS GTI BREAK	91	790.000
SUZUKI SWIFT 1.3 GTI 16 V	87	790.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000

SUZUKI SAMURAI 413	90	890.000
RENAULT CLIO 1.2 RL	92	890.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC	88	890.000
OPEL VECTRA 1.8S	89	925.000
OPEL KADETT 1.8 BEATY AA	91	925.000
RENAULT CLIO 1.2 RL	93	925.000
RENAULT CLIO 1.4 RT 5P EE CC	91	925.000
RENAULT CLIO 1.75 3P DA	92	925.000
FORD ESCORT 1.8i XRS AA EE	88	925.000
FORD ORION 1.6 CLX DA EE CC	91	945.000
SUZUKI SAMURAI CABRIO	83	970.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

**FACILIDADES  
DIGNAS COMO  
QUIERE PAGAR**

FORD FIESTA 1.6S AA	91	975.000
CITROËN AX GT 5P AA CC EE	92	975.000

**Canalcar**

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

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

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

PAª STA MARIA DE LA CABAZA, 57  
TELS: 474 90 18 - 474 9019  
EMBAJADORES

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

FORD ORION 1.6 GHIA AA CC EE	91	1.225.000
NISSAN MICRA 1.3 16V AA CC	93	1.225.000
RENAULT CLIO 1.4 RT AA CC	92	1.225.000
RENAULT CLIO 1.75 3P AA	92	1.240.000
FORD COURIER 1.80 COMBI	93	1.250.000
FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE	92	1.275.000
FORD FIESTA 1.8 16V CC EE	93	1.275.000
RENAULT 21 TXE FE	90	1.275.000
RENAULT EXPRESS 1.8D	92	1.275.000
ROVER 114 GTI 16V FE	91	1.275.000
PEUGEOT 205 TD PLUS	92	1.275.000
OPEL ASTRA 1.8i GLS AA CC	92	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 16V	93	1.275.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

OPEL ASTRA 1.6i GT EE CC	88	1.375.000
RENAULT 19 1.4 CHA. RN	92	1.375.000
SUZUKI SEDAN 11.6 GLX	93	1.375.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC	90	1.375.000
OPEL ASTRA 1.6i 4P CC DA	92	1.375.000
VW GOLF 1.8i GL DA	92	1.375.000
FORD ESCORT 1.8 16V AA 2P	92	1.375.000
CITROËN ZX 1.6 ALFA AA CC	92	1.390.000
OPEL CORSA 1.4 16 AA	94	1.425.000
RENAULT 21 TXI FE	90	1.425.000
VW GOLF GTI AA	90	1.425.000
RENAULT 21 TXE 5P FE	91	1.475.000
PEUGEOT 405 SRI AA CC DA	90	1.475.000
RENAULT 19 1.4 RL AA	93	1.475.000
VW GOLF CABRIOLET AA EE	89	1.475.000
RENAULT 19 1.8i RT AA CC	92	1.475.000
FORD ESCORT 1.8 16V GHIA	93	1.475.000
LANCIA DELTA 1.8 AA CC DA	92	1.475.000
OPEL ASTRA 1.7 DIESEL DA	93	1.525.000
FORD ESCORT 1.8D GLIA CC	93	1.525.000
OPEL VECTRA 2.0 CC AA	92	1.525.000
CITROËN ZX 1.8i VOLCANEE AA	92	1.550.000
VW GOLF 1.8i	92	1.560.000
FORD SCORPIO 2.0i FE	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i AA RC	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i CD AA CC	91	1.575.000
FORD SIERRA 2.9i FE	92	1.575.000
AUDI 100 2.2i AA CC DA EE	90	1.575.000
SEAT TOLEDO 1.8i GL AA DA	94	1.575.000
OPEL ASTRA 1.6i GT FE	93	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i EXP. AA DA	92	1.575.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

VW GOLF 2.0i GTI AA EE CC	92	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANEE	93	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANEE	93	2.250.000
BMW 318i AA CC DA	91	2.250.000
FORD MONDEO 1.8i FE	94	2.350.000
NISSAN PATROL DAK2 TD AA	92	2.350.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	94	2.350.000
PEUGEOT 406 SPT AA DA	93	2.350.000
PEUGEOT 406 GRDT AA CC	93	2.350.000
NISSAN PATROL TOP LINE AA	91	2.350.000
OPEL KADETT 1.7D VAN COMBI	90	2.350.000
OPEL KADETT 1.8D VAN COMBI	89	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V FE	92	2.350.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	93	2.450.000
FORD SCORPIO FE	93	2.450.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA	93	2.450.000
PEUGEOT 406 GRDT FAM. AA	93	2.450.000
AUDI 90 2.3E FE	92	2.475.000
VOLVO 940 STWA FAM FE CA	92	2.475.000
FORD MONDEO 2.0i GHIA FE	93	2.490.000
MERCEDES 190E 2.3i GLIA FE	97	2.500.000
HONDA CIVIC VTI FE	92	2.575.000
BMW 318i AA DA EE CC	92	2.575.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	93	2.650.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.650.000
POWER 820 Si FE	92	2.650.000
CHRYSLER BOYAGER FE	93	2.650.000
NISSAN TERRANO II FE CCRT.	93	2.750.000
NISSAN TERRANO II TD FE	93	2.750.000
MAZDA MX3 FE	92	2.750.000
PEUGEOT 605 SPTD FE	93	2.775.000
AUDI 100 2.8i FE	92	2.850.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
FORD SCORPIO 2.5 TD FE	94	2.950.000
SAAB 9000 T 2.3 T FE	92	2.950.000
SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
BMW 730i A FE	88	3.750.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AUT	92	4.400.000
NISSAN URVAN GT 3.0 FE	92	5.500.000
PORSCHE CARRERA 2 COUPE	90	5.500.000
MERCEDES 500 SE FE	94	8.200.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

CITROËN C-15 RE	92	985.000
SUZUKI SAM. SAMURAI JHT	92	1.050.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
CITROËN AX GT AA CC EE	90	1.075.000
OPEL ASTRA 1.4i GL	92	1.075.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
FORD SCORPIO 2.0i CL AA ABS	88	1.100.000
SUZUKI SAMURAI JHT	92	1.100.000
RENAULT CLIO 1.4 AA	92	1.125.000
FORD FIESTA 1.3i AA RC EE CC	93	1.125.000
VW GOLF GTI AA CC EE	89	1.150.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA 5P AA	91	1.150.000
FORD FIESTA DIESEL	93	1.175.000
RENAULT 19 1.4 CHA. RL	92	1.175.000
RENAULT 19 1.4 RL	92	1.175.000
RENAULT 19 RL	92	1.175.000
RENAULT 19 RN 1.4	92	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 5P AA	92	1.175.000
VW GOLF 1.8 AA	91	1.175.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC	90	1.175.000
RENAULT CLIO 1.4 RND	93	1.175.000
SUZUKI SAMURAI 1.3 JHT	93	1.175.000
CITROËN C-15D COMBI	92	1.175.000
FIAT TIPO 16V AA CC EE DA	91	1.175.000
FORD COURIER 1.80 COMBI	93	1.190.000
FORD COURIER 1.80 COMBI	92	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7 RT 5P AA CC	91	1.225.000
RENAULT CLIO 1.4 PURIA	93	1.225.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

RENAULT CLIO 1.8i RSi AA DA	93	1.580.000
VW GOLF GTI 680 FE	90	1.650.000
FORD SIERRA 2.0i XRAi AA CC	92	1.675.000
SUZUKI VITARA JHT FE	93	1.675.000
FORD ESCORT 1.8i XRS 16V	93	1.675.000
JEEP WRANGLER DA	92	1.675.000
FORD TRANSIT 80 COMBI	93	1.680.000
VW GOLF GTI 1.8 CC EE	90	1.725.000
FORD ESCORT 1.8 GHIA AA CC	93	1.725.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

VW GOLF 2.0i GTI AA EE CC	92	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANEE	93	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANEE	93	2.250.000
BMW 318i AA CC DA	91	2.250.000
FORD MONDEO 1.8i FE	94	2.350.000
NISSAN PATROL DAK2 TD AA	92	2.350.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	94	2.350.000
PEUGEOT 406 SPT AA DA	93	2.350.000
PEUGEOT 406 GRDT AA CC	93	2.350.000
NISSAN PATROL TOP LINE AA	91	2.350.000
OPEL KADETT 1.7D VAN COMBI	90	2.350.000
OPEL KADETT 1.8D VAN COMBI	89	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V FE	92	2.350.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	93	2.450.000
FORD SCORPIO FE	93	2.450.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA	93	2.450.000
PEUGEOT 406 GRDT FAM. AA	93	2.450.000
AUDI 90 2.3E FE	92	2.475.000
VOLVO 940 STWA FAM FE CA	92	2.475.000
FORD MONDEO 2.0i GHIA FE	93	2.490.000
MERCEDES 190E 2.3i GLIA FE	97	2.500.000
HONDA CIVIC VTI FE	92	2.575.000
BMW 318i AA DA EE CC	92	2.575.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	93	2.650.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.650.000
POWER 820 Si FE	92	2.650.000
CHRYSLER BOYAGER FE	93	2.650.000
NISSAN TERRANO II FE CCRT.	93	2.750.000
NISSAN TERRANO II TD FE	93	2.750.000
MAZDA MX3 FE	92	2.750.000
PEUGEOT 605 SPTD FE	93	2.775.000
AUDI 100 2.8i FE	92	2.850.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
FORD SCORPIO 2.5 TD FE	94	2.950.000
SAAB 9000 T 2.3 T FE	92	2.950.000
SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
BMW 730i A FE	88	3.750.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AUT	92	4.400.000
NISSAN URVAN GT 3.0 FE	92	5.500.000
PORSCHE CARRERA 2 COUPE	90	5.500.000
MERCEDES 500 SE FE	94	8.200.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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

VW GOLF 2.0i GTI AA EE CC	92	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANEE	93	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANEE	93	2.250.000
BMW 318i AA CC DA	91	2.250.000
FORD MONDEO 1.8i FE	94	2.350.000
NISSAN PATROL DAK2 TD AA	92	2.350.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	94	2.350.000
PEUGEOT 406 SPT AA DA	93	2.350.000
PEUGEOT 406 GRDT AA CC	93	2.350.000
NISSAN PATROL TOP LINE AA	91	2.350.000
OPEL KADETT 1.7D VAN COMBI	90	2.350.000
OPEL KADETT 1.8D VAN COMBI	89	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V FE	92	2.350.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	93	2.450.000
FORD SCORPIO FE	93	2.450.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA	93	2.450.000
PEUGEOT 406 GRDT FAM. AA	93	2.450.000
AUDI 90 2.3E FE	92	2.475.000
VOLVO 940 STWA FAM FE CA	92	2.475.000
FORD MONDEO 2.0i GHIA FE	93	2.490.000
MERCEDES 190E 2.3i GLIA FE	97	2.500.000
HONDA CIVIC VTI FE	92	2.575.000
BMW 318i AA DA EE CC	92	2.575.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	93	2.650.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.650.000
POWER 820 Si FE	92	2.650.000
CHRYSLER BOYAGER FE	93	2.650.000
NISSAN TERRANO II FE CCRT.	93	2.750.000
NISSAN TERRANO II TD FE	93	2.750.000
MAZDA MX3 FE	92	2.750.000
PEUGEOT 605 SPTD FE	93	2.775.000
AUDI 100 2.8i FE	92	2.850.000
BMW 325i 4P FE	91	2.950.000
FORD SCORPIO 2.5 TD FE	94	2.950.000
SAAB 9000 T 2.3 T FE	92	2.950.000
SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
BMW 730i A FE	88	3.750.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AUT	92	4.400.000
NISSAN URVAN GT 3.0 FE	92	5.500.000
PORSCHE CARRERA 2 COUPE	90	5.500.000
MERCEDES 500 SE FE	94	8.200.000

**Canalcar**

**350 COCHES**

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



COVA 81



**MARCENADO 50** Audi 100 TDI. Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

90. Varios. Teléfono: (91) 416 66 34.

**MARCENADO 50** Audi 100. 2800 (4). Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

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

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

**MARCENADO 50** Mercedes 300 CE 24V. Año 90, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

**MARCENADO 50** BMW 525 24V. Año 90, varios. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

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

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

**MARCENADO 50** Golf VR6. Año 92. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

**MARCENADO 50** Audi 100 TDI. Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

**MARCENADO 50** Audi 100 TDI. Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

**MARCENADO 50** Golf VR6. Año 92. Teléfono: (91) 416 66 34.

**MARCENADO 50** Audi 100. 2800 (4). Año 91, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

**MARCENADO 50** Mercedes 260 E. Año

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

**MARCENADO 50** Mercedes 300 CE 24V. Año 90, full equipo. Teléfono: (91) 416 66 34.

**FERNANDEZ** Ford Escort 1.8 Diesel. Año 93. Precio: 1.500.000 ptas. Tel: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Opel Vectra 1.7 Diesel. Año 90. Precio: 1.350.000 pesetas. Teléfono: (91) 501 22 93.

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

**FERNANDEZ** Citroën C-15 Diesel Combi. Precio: 850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Ford Escort 1.8 Diesel. Año 93. Precio: 1.500.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

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

**FERNANDEZ** Citroën C-15 Diesel Combi. Precio: 850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

**FERNANDEZ** Renault Laguna RT 2.0. Año 94. Precio: 2.300.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

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

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

**FERNANDEZ** Renault Clio RL 1.2 3p. Año 94. Precio: 950.000 ptas. Varios. Tel: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Renault Laguna RT 2.0. Año 94. Precio: 2.300.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

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

**FERNANDEZ** Renault 19 Driver 1.4. A/A, año 94. Precio: 1.400.000 ptas. Varios. Teléfono: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Renault Clio RL 1.2 3p. Año 94. Precio: 950.000 ptas. Varios. Tel: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Renault Laguna RT 2.0. Año 94. Precio: 2.300.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Peugeot 205 Diesel. Año 93. Precio: 1.050.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Renault 19 Driver 1.4. A/A, año 94. Precio: 1.400.000 ptas. Varios. Teléfono: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Renault Clio RL 1.2 3p. Año 94. Precio: 950.000 ptas. Varios. Tel: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Peugeot 405 ST DT. Año 94. Precio: 2.650.000 ptas. Tel: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Peugeot 205 Diesel. Año 93. Precio: 1.050.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Renault 19 Driver 1.4. A/A, año 94. Precio: 1.400.000 ptas. Varios. Teléfono: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Renault 19 Diesel. Aire acondicionado, año 93. Precio: 1.300.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Peugeot 405 ST DT. Año 94. Precio: 2.650.000 ptas. Tel: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Peugeot 205 Diesel. Año 93. Precio: 1.050.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Peugeot 405 ST DT. Año 94. Precio: 2.650.000 ptas. Tel: 501 22 93.

**FERNANDEZ** Renault 19 Diesel. Aire acondicionado, año 93. Precio: 1.300.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

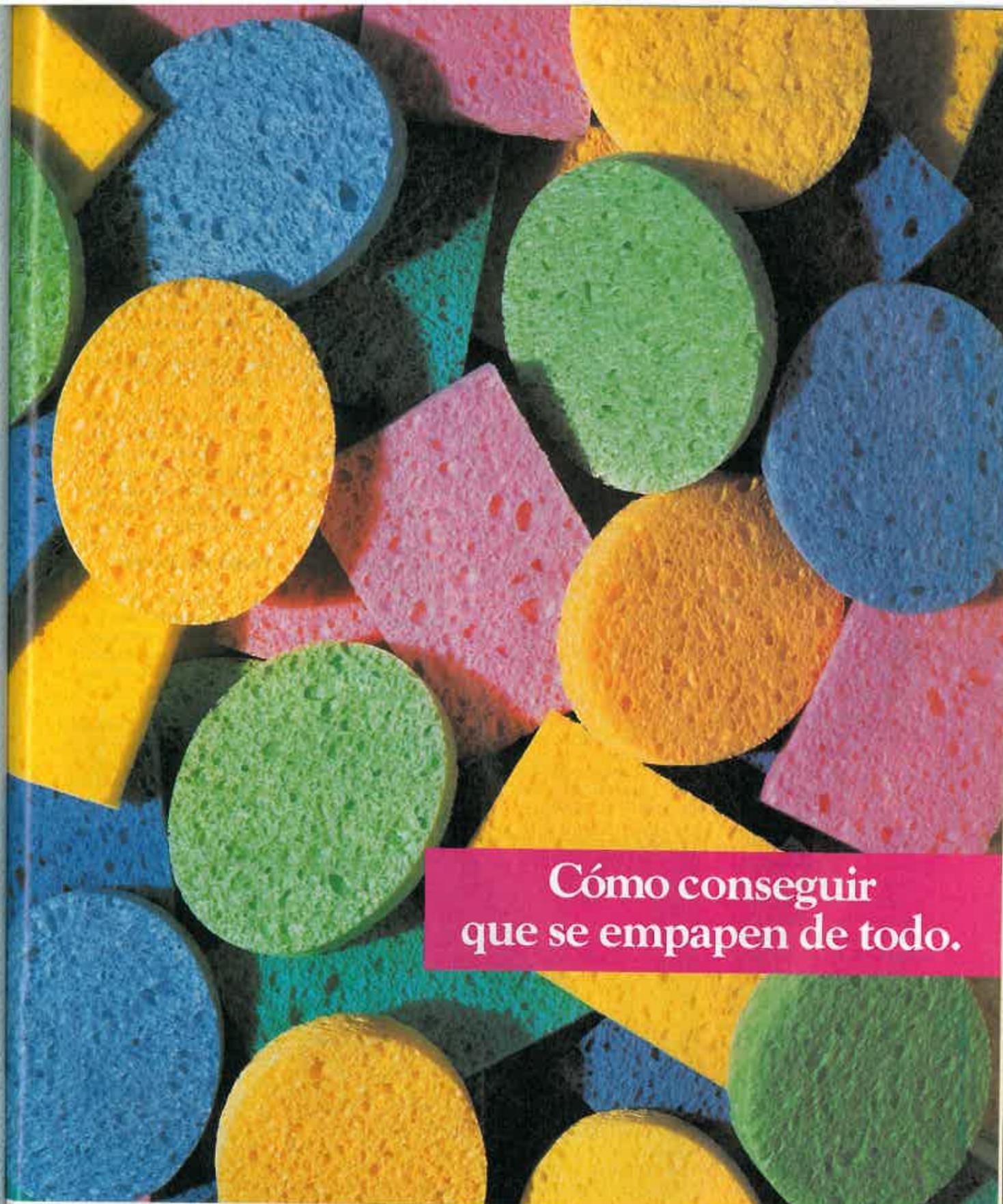
**FERNANDEZ** Opel Vectra 1.7 Diesel. Año 90. Precio: 1.350.000 pesetas. Teléfono: (91) 501 22 93.

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

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

**Motor 16**



**Cómo conseguir  
que se empapen de todo.**

El mejor medio es anunciarte en revistas. Porque no tienes límites de tiempo para argumentar sobre tu producto. Hasta puedes hacer un encarte. Las revistas son el medio preferido para búsqueda de ideas y de información. Al 74% de los lectores les gusta la publicidad y les parece creíble, informativa y útil. Casi la mitad de ellos declaran haber comprado algún producto después de verlo en una revista (Fuente Magazine Publisher of America).

Pasa revista a tu campaña. Para estar seguro.



Asociación de Revistas de Información



**Asfalto del bueno**

ALGUNA vez me han publicado una carta referente a este tema, pero los últimos sucesos me obligan de nuevo a responsabilizar a los dirigentes de Obras Públicas de algunas muertes en carretera.

Mi denuncia se refiere a la calidad del asfalto utilizado para construir las nuevas autovías, incapaz de drenar bien el agua de lluvia que lo inunda provocando accidentes por el dichoso *aquaplaning*. Hace algunos meses mi hermano destrozó su coche y estuvo a punto de morir por culpa del agua en el asfalto en una zona en la que se forman charcos de hasta cinco dedos de profundidad. Estas trampas mortales te pillan a traición aunque la velocidad del coche sea moderada. A traición le pilló a Juan Manuel López Mella, piloto de motociclismo que hizo *aquaplaning* con su coche en una zona de la carretera de Valencia (km. 160) en la que pocos días antes unos soldados se salieron por la misma causa invadiendo la calzada contraria. Es una vergüenza que en otros tramos, a veces en la misma carretera, la calidad del asfalto permita drenar bien el agua y que ni si-

quiera se levanten esas cortinas de agua tan peligrosas (sobre todo los camiones) para conducir.

Imagino que todo será problema de presupuesto, pero ¿cuesta tan caro ese tipo de asfalto? ¿Merece la pena ahorrar dinero a costa de más muertos?

JAVIER GUILLÉN  
VALENCIA

**Reconstrucción**

SOY propietario de un Seat Málaga 1.5 con ocho años que he adquirido ha-

ce poco tiempo de segunda mano en buen estado general. Mi consulta va relacionada con las mejoras que podría hacer en mi coche: dirección asistida, frenos, neumáticos, llantas, inyección, suspensiones... Me han aconsejado en un concesionario Seat que puedo incorporar estas mejoras. ¿Qué les parece?

JOSE A. PERGIRA  
LA CORUÑA

R.- Pues nos parece que le deben de haber visto cara de millonario. Vayamos por partes. Dada la edad del coche no creemos que sea rentable gastarse tanto dinero en él, porque realizar la «reconstrucción» que usted y el concesionario pretenden rondaría el medio millón de pesetas como poco, seguramente bastante más de lo que le ha costado el coche. El aire acondicionado es un elemento imprescindible de Madrid para abajo pero ¿y en La Coruña? En cualquier caso sería casi lo más bara-



to. La dirección asistida y la inyección (con su correspondiente catalizador) olvídelas. Mejore y revise si quiere los frenos (pastillas y líquido) las suspensiones (nuevos amortiguadores) y los neumáticos (cambie los de delante si están muy desgastados) y haga una buena puesta a punto. No se gaste más.

**Punto por Toledo**

EL motivo de la presente es por el mismo tema por el que escribí la carta que me publicásteis en el nº 560, Punto 55S versus Málaga 1.2. Pero ésta es porque voy a cambiar próximamente mi Punto por un Seat Toledo 1.9 TD GL.

Quisiera saber qué tipo de aceite y los intervalos de mantenimiento aconse-

jables. Además, de los cuidados específicos tengo que tener en cuenta respecto al turbo.

Tengo entendido que va a ser sustituido por un nuevo Toledo. ¿Me compensaría esperar?

Mi presupuesto no podría superar los 2,4 millones de pesetas.

MIGUEL ANGEL SANCHEZ  
MADRID

R.- El Toledo TDi con motor Volkswagen de 90 caballos de potencia acaba de ser presentado en el Salón de Barcelona y se venderá en breve en nuestro país. El precio todavía está por decidir, pero imaginamos que podría escaparse a las posibilidades que nos anuncia. La gama Toledo ofrece ahora mando a distancia de apertura de puertas y un inmovilizador antirrobo. Se espera

**Vaya familiarizándose**

ACABO de ser madre por tercera vez y comienzo a plantearme la compra de un familiar de cierto nivel. Me gusta mucho el Volvo 850 GLT Station Wagon y he pensado adquirirlo pero me asaltan muchas dudas. ¿No gasta mucho debido a sus 170 caballos de potencia? ¿Cómo está de precio en relación a sus rivales más directos? ¿Es tan seguro como anuncia el fabricante?

MERCEDES SANPRIETO  
VIZCAYA

R.- No tiene usted mal gusto. Se trata sin duda de una de las ofertas más interesantes del mercado en familiares de nivel, tanto por precio como por potencia, seguridad y versatilidad. El 850 SW con-



un lavado de cara entre finales del año y principios del 96, pero no afectará demasiado a las características básicas del coche. El mejor consejo para los cambios de aceite y cuidados del turbo se lo va a dar la propia marca, que es la que ha desarrollado el coche. Basta seguir al pie de la letra sus recomendaciones para que el motor funcione sin pegas durante toda su vida útil. Pero le adelantamos que no son muchas más que las que le darían por tener un coche de gasolina.

sume unos razonables 11,3 litros cada 100 kilómetros realizando una conducción normal. Siendo mucho más elevada como es lógico la cifra prevista con el coche bien cargado.

En el tema económico sólo el Omega Caravan de idéntica potencia se le acerca en precio, aunque el Volvo es el más barato. Por último, el modelo sueco es tan seguro como cualquiera de su segmento, aunque algunos detalles como el sistema SIPS le permitan destacarse ligeramente del resto.

**OPINION**

**La seguridad no se improvisa ni debe aterrorizar**

UNA vez finalizadas las vacaciones de Semana Santa, enfrentados a otro puente y con las vacaciones de verano a la vuelta de la esquina, no nos podemos sustraer a mirar el resultado del primero de estos periodos que suponen una salida masiva de automóviles a las carreteras de todo el país. Casi al mismo tiempo, el director de la DGT, Miguel Muñoz, presentaba la nueva campaña publicitaria destinada a aumentar la seguridad vial. Esta siguió la línea de sus predecesoras haciendo énfasis en el carácter agresivo y dramático de los mensajes destinados a los conductores. Pero una vez conocida la cifra de accidentes y muertos en las carreteras durante la Semana Santa, ésta indica que los accidentes han crecido,

perdiéndose la tendencia que había de reducción del número de accidentes. Este hecho ha venido a demostrarles a los que defendían la efectividad de las campañas de publicidad tan agresivas y dramáticas que éstas no funcionan, ya que en ningún país existe demostración fehaciente del resultado positivo de estas campañas. Las estadísticas de la DGT indican que un alto porcentaje de accidentes con víctimas se debe al mal estado del sistema de seguridad activa de los vehículos.

En este sentido, la Comisión Especial del Senado, que investigó los problemas derivados del uso del automóvil y la seguridad vial, pidió que se debe incentivar la introducción de sistemas de control direccional antibloqueo de frenos en los turismos. El antibloqueo saca mejor partido de la adherencia del coche a la carretera, pero para que estos sistemas cumplan bien el papel previsto por el fabricante del coche y sean eficaces, deben estar bien secundados por unos amortiguadores en buen estado. Si están desgastados implican que las ruedas queden pegadas al suelo y al perder su adherencia se bloquean. Una rueda «en el aire» no frena. La frenada tiende a parar el giro de la rueda pero la transmisión de la rueda sobre el asfalto se opone. Si la rueda pierde el contacto con el suelo no consigue adherencia y nada le impide bloquearse. De ahí que además de los frenos también hay que tener muy en cuenta a los neumáticos y a los amortiguadores. Puesto que cuando un conductor se ve en la obligación de reaccionar urgentemente para evitar un accidente puede verse sorprendido con la reacción inesperada del vehículo, llegando incluso a perder el control del mismo. Por ello, si el coche se pica de morro, si en las curvas se va, si las ruedas pierden el contacto con el suelo, si la distancia de frenada se alarga, ha llegado el momento de revisar sus frenos, sus neumáticos y sus amortiguadores. Por todo ello, el automovilista, consecuente con su seguridad y la de los ocupantes de los demás, tiene que tener presente que la primera medida responsable que debe adoptar antes de emprender un típico viaje de vacaciones cortas o de puente, junto con su familia o amigos, es la de que siempre es necesario someter al vehículo a una minuciosa revisión del sistema de seguridad activa antes de ponerse en marcha.



Richard Ford\*

\* Director General Midas España.

**EN RECUERDO DE SENNA**



HACE un año, nuestros corazones se estremecieron de miedo y nuestras caras se llenaron de lágrimas en el momento en el que la «magia» del gran circo de la F-1 se esfumó con la misma rapidez con la que se desvanece una pesadilla al despertarte.

tiempo, según dicen, todo lo cura. Pero el vacío dejado no ha podido ser llenado y seguramente nunca lo será. Ayrton era el más grande y ahora ha pasado a ser una unidad de medida, como el metro o el kilómetro, una unidad que se extiende hasta el infinito y con la que todos los

Desgraciadamente este sueño era una realidad y nadie nos iba a despertar.

Ahora, 365 días después de la muerte de Ayrton Senna, el dolor ya no es el mismo ya que el

campeones futuros se verán medidos. Pero, desgraciadamente, el infinito resulta inalcanzable.

Para los que lo vimos pilotar siempre nos quedará su recuerdo y el orgullo de haber vivido en su tiempo. A pesar de esto la magia ya no se encuentra entre nosotros y eso no hay forma de olvidarlo, ni en uno ni en cien años... y es que tal vez el tiempo no lo cure todo.

Descansa en paz, Ayrton Senna.

PABLO ELIZALDE  
MADRID

**PADDOCK**

**PUIGDEMONT CAMPEON DE ESPAÑA DE ENDURO**

Xavier Puigdemont (Gas Gas) se ha proclamado Campeón de España de Enduro en la categoría de 125 c.c. en la prueba celebrada en Tortosa. Junto a Puigdemont se ha proclamado también Campeón de España en la clase Junior de 80 c.c. el piloto Gerard Farrés.



**Seat en el Acrópolis**

EL equipo Seat, continuando su calendario de puesta a punto, hasta que llegue el momento de su debut con el Ibiza Kit Car, tomará parte en la próxima edición del Rallye Acrópolis, que se disputa en Grecia del 28 al 30 de mayo.

En esta carrera, puntuable para la Copa del Mundo de la Clase 2 FIA, el equipo español acude con dos Ibiza de Grupo A con motor de 200 caballos, pilotados por Erwin Weber y Antonio Rius.

Seat tomó parte en el pasado Rallye de Portugal, demostrando los Ibiza una

gran robustez y fiabilidad mecánica, lo que les valió el tercer puesto del podio. En esta carrera probarán diferentes soluciones técnicas que más adelante incorporará el kit car.

El futuro de Seat en el Mundial de Rallyes parece estar también definido, ya han probado en banco el motor que equipará el kit car con 250 caballos. Este vehículo será homologado por la FIA en julio y hará su debut en competición en el Rallye 1000 Lagos de Finlandia, del 25 al 27 del próximo mes de agosto.



**RIERA REAFIRMA SU LIDERATO**

Xavier Riera se ha reafirmado como líder de la categoría de Turismos de Grupo A en el Campeonato de España de Montaña tras su segunda posición en la Subida Internacional al Monte Jaizkibel.

Al volante de un BMW M-3, Riera fue noveno absoluto en una prueba que ganó Altó Zabaleta a los mandos de su potente barqueta Lola T 298.

**Manuel Santos puntúa de nuevo**



MANUEL Santos volvía a puntuar en las últimas pruebas disputadas en los circuitos de Dijon (Francia) y Misano (Italia), a pesar de sufrir problemas mecánicos importantes en ambas citas. La gran sorpresa en la prueba francesa fue la victoria de los camiones M.A.N., lo que supone la primera derrota de los camiones Mercedes Benz desde principios de 1994.

**Podio para Ángel Burgueño**

EL piloto de la Federación Española de Automovilismo, Angel Burgueño, ha subido al tercer escalón del podio en la tercera carrera puntuable para la Eurocup Fórmula Renault en el Circuito de Misano (Italia). La carrera fue ganada por el francés Cyrille Sauvage, mientras que el otro piloto español participante, Javier Díaz, finalizó en séptima posición.

Con este resultado, Ángel Burgueño se sitúa en la segunda posición de la clasificación provisional de la Eurocup Fórmula Renault 1995.



**Nueva victoria de Martínez De la Rosa**

EN la última prueba del Campeonato Japonés de F-3, disputada en el Circuito de Mine, Pedro Martínez de la Rosa ha consolidado su liderato con una nueva victoria. El piloto español partía desde la «pole position», pero una avería en el embrague —justo antes de tomar la salida— le complicó las cosas de cara a la victoria final. «En la salida, el embrague se ha roto, por lo que he hecho una salida especial: he puesto el motor a tope de vueltas en punto muerto y cuando el semáforo ha cambiado a verde he metido la primera a lo bestia. He perdido mucha tracción, pero he conseguido que el motor no se parase y sólo he perdido dos posiciones. ¡Nada mal para salir sin embrague!». De esta forma, Pedro Martínez de la Rosa comenzaba su batalla personal contra los pilotos que le precedían y magistralmente



se hacía con la victoria a pesar de disputar toda la carrera sin embrague.

Además de esta nueva victoria, los éxitos del piloto español en las cuatro carreras que se llevan disputadas le han valido una invitación del equipo Tom's G.B. (filial de Tom's en Gran Bretaña) para participar en la carrera del Británico de F-3, que se celebrará en Silverstone el próximo 29 de mayo.



**La carretera se llevó a López Mella**



EL infortunio de la carretera se cruzó por delante de Juan López Mella. El conocido piloto de motocicletas perdió la vida en la autovía de Levante cuando volvía desde el Circuito de Jerez.

Lugo le vio nacer en 1963 y en su ciudad natal surgió esa apasionada afición

hacia el mundo de las dos ruedas. Su debut sobre una moto de carreras llegó en 1985 y el Criterium fue el punto de partida de una exitosa trayectoria que encontró como única traba la búsqueda de patrocinadores que aportasen el dinero necesario para que López Mella estuviese en el sitio que, por méritos propios, le correspondía.

Campeón de España de Superbikes en los años 91 y 92, ésta es precisamente la especialidad en la cual estaba participando este año en el Mundial. Concedor de que la afición fue siempre su mejor aliada, Juan López Mella nos ha dejado, pero él también sabía que esa misma afición le mantendrá siempre en el recuerdo. Descanse en paz.

**PADDOCK**

**WILLIAMS INTERESADA EN LOS MOTORES HONDA**

Los últimos rumores en la Fórmula 1 se centran en las posibles conversaciones que Williams podría estar teniendo con Honda a raíz de que el fabricante japonés anunciase su posible vuelta a la fórmula reina. Como el contrato de Williams con Renault termina a finales de 1996, justo un año antes que las relaciones entre Benetton y el constructor galo, Williams podría estar asegurándose los nuevos motores de Honda.



**FORMULA 1 EN CHINA**

El Gran Circo de la Fórmula 1 podría llegar a China en 1997. De ser así, la noticia se daría a conocer oficialmente durante la celebración del Open de Golf que tendrá lugar en Zuhai durante el mes de agosto y que organiza la misma promotora encargada del circuito chino.

**NUEVO JEFE DE EQUIPO EN TYRRELL YAMAHA**

Steve Nielsen desempeña las labores de Jefe de Equipo en Tyrrell desde el Gran Premio de España. Nielsen sustituye a Rupert Manwaring, que ahora está al frente de la Dirección Comercial. Tyrrell es uno de los pocos equipos de F-1 que han conseguido aumentar sus actividades comerciales a lo largo de los últimos dos años.



### PADDOCK

#### MARC COLOMER SIGUE LIDER

Tras finalizar tercero en la cuarta prueba puntuable para el Campeonato de España de Trial, Marc Colomer se mantiene al frente de la clasificación provisional con su Montesa Cota 314 R. Su inmediato perseguidor, Jordi Tarrés, se encuentra a sólo un punto de Colomer.

#### EL D.T.M. EN ESPAÑA

Los poderosos equipos del Campeonato Alemán de Turismos, el conocido y espectacular DTM, podrían correr en España si finalmente la organización se decide por nuestro país. De momento está por decidir si la prueba a celebrar el 8 de octubre tendrá lugar en Bélgica o en España, ahora que dicho campeonato tiene un calendario internacional.



#### LA F.A.M. A TODA MARCHA

Las pruebas organizadas por la Federación de Automovilismo de Madrid están siendo numerosas. Los rallyes y la montaña han sido sus últimos eventos, con victoria de Carlos Esteban y Antonio Peracho respectivamente. Los próximos días 20 y 21 de mayo serán las pruebas de Clásicos Deportivos y de Todoterreno sus nuevas competiciones.



## Así es el Circuito de Cartagena

HACE escasas semanas, el nuevo Circuito de Cartagena daba el banderazo de partida a las competiciones automovilísticas con las Copas Citroën y el Campeonato de España de Históricos, aunque el Trofeo Federación de Motociclismo tuvo el auténtico honor de inaugurar el nuevo trazado el 20 de noviembre de 1994.

El de Cartagena es el sexto circuito permanente que se ha construido en España y lo más sorprendente es que ha nacido gracias al esfuerzo y a la iniciativa de unos cuantos amigos aficionados al mundo del motor a los que, al inicio del proyecto, los tildaron de auténticos locos. En diciembre de 1992 se realizó en la Real Sociedad

Económica de Amigos del País de Cartagena la primera reunión de futuros accionistas de la sociedad «Circuito Permanente de Velocidad de Cartagena» y, lo que en un principio fue considerado por muchos como una utopía, hoy en día es ya una realidad.

El 22 de marzo de 1994 se escrituraron los terrenos donde hoy está ubicado el circuito (a escasos kilómetros de Cartagena, entre las poblaciones de Los Dolores y La Aljorra) y pocos meses después se realizaba ya la primera prueba en el trazado cartagenero.

El éxito de tal propuesta hecha realidad cobró entonces la importancia que merecía y rápidamente fueron muchos los aficionados que quisieron

ser partícipes del Circuito Permanente de Cartagena. Hasta la fecha se han invertido cerca de 300 millones de pesetas y son poco más de 220 los accionistas que componen la sociedad.

Si bien el trazado del Circuito de Cartagena fue diseñado especialmente para las carreras motociclísticas, lo cierto es que reúne unas condiciones más que satisfactorias para realizar en él todo tipo de pruebas, como se pudo comprobar con las Copas Citroën.

La pista tiene una longitud total de



3.480 metros y su anchura a lo largo del trazado es de 10 metros, a excepción de la recta de meta, que tiene una anchura total de 12 metros. Hay ya construidos 18 boxes y en un futuro muy próximo se podrá levantar una torre de control y acondicionar la pista al cien por cien en cuanto a seguridad.

Sin embargo todos los pilotos «copistas» coincidieron en que el nuevo trazado destaca por su seguridad, de hecho no hubo ningún golpe de consideración a lo largo de todo el fin de semana de entrenamientos y carreras.

Exigente al máximo, sus constantes curvas y frenadas no dejan un momento de respiro a los pilotos. Esto se complica más si tenemos en cuenta que un gran número de frenadas se realizan en apoyo, lo que obliga a los pilotos a afinar al máximo en sus apuradas para no salirse de la trayectoria.

Si los pilotos lo pasaron en grande, no se divertieron menos los espectadores, pues otra virtud de este circuito es que, desde cualquier punto de la *peloussé*, se puede ver prácticamente todo el trazado.

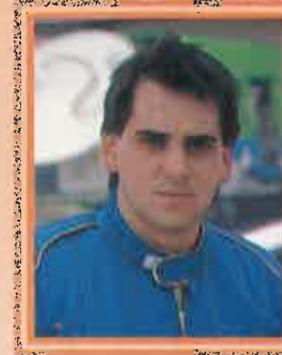
VICTOR M. FERNANDEZ

## UNA VUELTA DE CARRERAS CON GOIBURU

**Iñaki Goiburu**, el ganador de la primera carrera de la Supercopa ZX 16V en el Circuito de Cartagena, nos narró para todos los lectores de Motor 16 las sensaciones experimentadas al volante de uno de estos «aparatos» con 200 caballos de potencia.

**I. G./** «A final de recta se llega con los ZX de la Super Copa en 5ª a fondo para atacar el primer giro, una curva a derechas de doble radio bastante complicada. La frenada es muy fuerte, se comienza prácticamente a los 50 metros y se quitan dos marchas, 4ª, 3ª. Nos tiramos al pico, porque si tardas un poquito más tiendes a escaparte a la tierra, por eso hay que lanzar el coche antes; el ZX 16V sale prácticamente cruzado hasta la **curva 1**, donde se reduce

a 2ª, para rápidamente llegar a la **curva 2**, una curva a izquierdas muy cerrada que es muy lenta. A continuación ponemos el pie en la tabla y llegamos en 3ª a la **chicane 3**, que es una doble curva izquierda-derecha, muy ceñida y técnica, en donde se



puede ganar y perder tiempo con facilidad. Incluso creo que si no estuviese esta *chicane* sería hasta más interesante.

Según salimos de la *chicane* metemos la 4ª y entramos en un curvón largo a derechas, engranamos la 5ª y llegamos a la **curva 4** en donde realizamos una frenada muy fuerte y reducimos hasta 3ª. Esta curva es a derechas y, aunque no es muy complicada, es fácil perder tiempo. Hay que apurar un poquito el vértice para aprovechar al máximo la pista en aceleración y poder salir con el pie a fondo. Encaramos entonces un curvón a izquierdas, muy largo, que nos lleva en 4ª velocidad hasta la **curva 5**. Esta curva a izquierdas es en subida y la tomamos en 3ª

sin complicaciones para dirigirnos en 4ª marcha hacia la **curva 6**. Este giro a derechas lo tomamos en 3ª y es muy técnica e importante. Está en bajada y hay que salir muy bien para tener el motor al máximo de vueltas y encarar a toda velocidad la **curva 7**.

Esta curva a izquierdas es la única que tiene nombre. Está dedicada a Francisco Moral (el primer Presidente de la Federación Murciana, que impulsó enormemente el Circuito de Cartagena y murió de enfermedad en 1992) y es la curva más complicada del circuito. Es una curva rápida a izquierdas que se toma en 4ª velocidad, mucho más cerrada de lo que parece, con el peralte al revés y con una trazada muy extraña. Hay que tirarse muy pronto para no escaparte a la salida por la tierra y poder ir a fondo hasta la **curva 8**. Esta es una curva a derechas de doble radio que tiene un poco complicada la frenada y se toma en 2ª velocidad, aunque luego se va abriendo a la salida y facilita las cosas para engranar rápidamente la

3ª... 4ª... 5ª... y llegar a toda velocidad a la frenada de la **curva 9**, sin duda la frenada más complicada de todo el circuito. Se empieza a frenar en pleno apoyo a izquierdas, se reduce de 5ª a 2ª y es muy fácil pasarte. De hecho, he tomado mis precauciones y, aunque puedo haber perdido algo de tiempo, he preferido ser un poco conservador en este punto. Una vez superada la frenada, se toma la curva a izquierdas, junto con la **curva 2**, es la más lenta del circuito. En la siguiente recta engranamos la 3ª y la 4ª, para llegar a la **curva 10**, otra de las curvas más raras. ¡Fijaros que he ganado la carrera y he marcado la vuelta rápida y todavía no sé muy bien por donde trazarla!.



# DUELO de McLAREN

4 HORAS  
DE DONINGTON

Con una inscripción menos numerosa respecto a pruebas anteriores, el interés principal de las 4 Horas de Donington se centró en ver cuál de los cuatro McLaren presentes ganaba la carrera. El del equipo West con los pilotos Nielsen-Bscher se llevó el gato al agua. Ya son seis carreras y seis triunfos de McLaren.

El danés Nielsen, izquierda, tuvo una actuación muy brillante. Mejor tiempo en entrenamientos, vuelta rápida en carrera y victoria final.



Como es habitual, los McLaren dominaron la carrera desde el inicio y coparon los tres primeros puestos.



La proximidad de los 1.000 Kilómetros de Paris y, sobre todo, las 24 Horas de Le Mans que se celebran el mes que viene, han sido claves para que algunos equipos habituales de la Copa del Mundo de Resistencia GT decidieran no acudir al circuito británico. Los Ferrari, Venturi, el Porsche del equipo español Repsol y el McLaren del equipo francés BBA fueron ausencias destacadas. Como novedad, un segundo Jaguar de la escudería inglesa Chamberlain, tan poco competitivo como el ya conocido, el Lotus Esprit conducido por Alessandro Zanardi y Alex Portman y el Marcos LM 600 habitual de las carreras de resistencia inglesas, estos dos últimos ins-

critos en la categoría GT3, que son coche mucho menos competitivos que los GT1.

Respecto a los McLaren, los dos coches que llevan neumáticos Good Year (West y Harrods) disponían de un nuevo compuesto más blando, que a la postre iba ser más competitivo que el de sus rivales con Michelin. Ya en la sesión de entrenamientos se puso de manifiesto dicha superioridad, primero con Andy Wallace con el McLaren amarillo de los grandes almacenes de Londres el que hacía el mejor tiempo y después el danés John Nielsen con el coche pintado en esta ocasión de East en lugar de West, el que rebajaba en nueve centésimas el crono del

británico lo que suponía la *pole* definitiva y primera de la temporada del equipo de la firma de tabaco. Por detrás, pero a más de un segundo, los franceses Giroix y Grouillard y los McLaren con los colores de Gulf completaban el total dominio de los coches ingleses, aunque los pilotos de la firma petrolera se quejaban de una menor competitividad. Por cierto, el patrón de McLaren, Ron Dennis, estaba presente en los entrenamientos, lo mismo que el diseñador del coche, Gordon Murray.

En cuanto a los Porsche, el más rápido en las cuatro primeras carreras, que no es otro que el del equipo Larbre con Wollek-Jarier-Bouchut, no termina de ir bien tras la última «inyección» de potencia recibida en

en parrilla octavo detrás del Jaguar más rápido, el de Tiff Needell, mientras que el otro Jaguar era noveno. El primer Porsche GT3, el del equipo alemán Muhlbauer con Stefan Oberndorfer al volante, se clasificaba después y undécimo aparecía el suizo Calderari que se quejaba de los neumáticos de su Porsche. Los Callaway y el Marcos, los tres con motores Chevrolet V8, ocupaban las siguientes plazas.

En carrera se puso de manifiesto que el precioso circuito de Donington tiene la única pega que castiga mucho la mecánica y en menos de una hora ya había abandonado el Porsche de Larbre con problemas en el varillaje del cambio; además, el cambio del McLaren de Bellm y Sa-



El primer Porsche fue el del equipo Stadler, con König y Mastropietro.

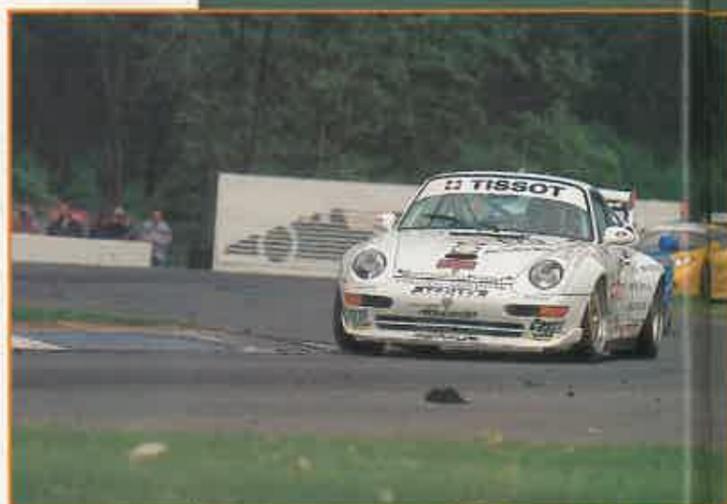
Ron Dennis, patrón de McLaren, en medio de los pilotos del equipo Gulf.

CLASIFICACION

1º Nielsen-Bscher (McLaren F1 GTR), 146 vueltas; 2º Owen-Jones-Raphanel (McLaren F1 GTR), a 1m23s; 3º Wallace-Bell (McLaren F1 GTR) a 3 vueltas; 4º König-Mastropietro (Porsche 911 GT2), primeros en GT3 a 6 vueltas; 5º Kaufmann-Albera (Porsche 911 GT2) a 7 vueltas; 6º Bryner-Calderari (Porsche 911 GT2), a 7 vueltas; 7º Robert-Farmer-Edwards-Nearn (Porsche 911 GT2), a 9 vueltas; 8º Hardman-Dean (Jaguar XJ 220) a 10 vueltas.



El McLaren de Wallace y Bell, terceros, se retrasaron por un pequeño incidente.



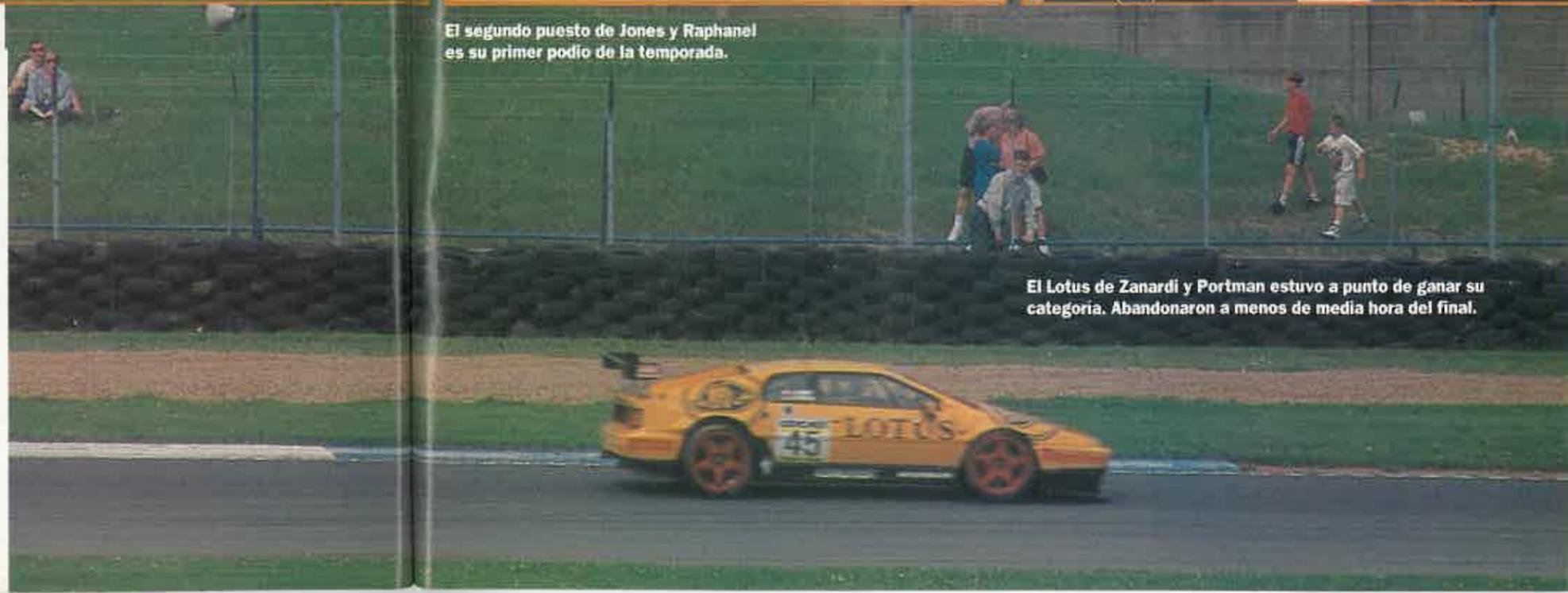
El segundo puesto de Jones y Raphanel es su primer podio de la temporada.

Nurburgring, con 150 caballos más de potencia; el coche es más estable a velocidades elevadas pero no es tan eficaz como antes en curva lenta. El coche conseguía la sexta plaza, justo detrás de los McLaren. No hay que olvidar que en Donington lo normal es que llueva y todos los equipos también ensayaban con reglajes para agua, pero tanto en entrenamientos como en carrera, el líquido elemento apenas apareció. Respecto al equipo Freisinger, disponía de un Porsche «gordo», un 911 Bi-Turbo inscrito en GT1 con 650 caballos de potencia; problemas con los frenos, le relegaban a una posición más que discreta en la parrilla de salida.

En la categoría GT3 destacaba el Lotus de Zanardi, que se clasificaba

la se quedó bloqueado en sexta, perdiendo 40 minutos en el arreglo y toda posibilidad de podio, aunque continuaron rodando. En las primeras vueltas dominaba un Nielsen muy motivado y que conseguía la vuelta rápida en carrera, seguido lógicamente por los otros tres McLaren. A mitad de carrera tomaba el mando el coche de Giroix y Grouillard, seguido por el de West, el segundo de los Gulf y el de Harrods. La categoría GT3 la lideraba el Lotus de Zanardi, con los Porsche de Muhlbauer y Stadler pegados. En la última meda hora abandonaba el McLaren francés por un problema del cambio, dejando a Nielsen una brillante victoria.

TEXTO Y FOTOS: JAVIER GUTIÉRREZ



El Lotus de Zanardi y Portman estuvo a punto de ganar su categoría. Abandonaron a menos de media hora del final.

# A SCHUMI orejas y rabo

Herbert y Berger se explayaron en regar con buen champán al gran triunfador del Gran Premio.



La actuación de Michael Schumacher convirtió el Gran Premio en un festival personal bajo el signo del aburrimiento. La competitividad de los Ferrari y de los Williams sucumbió a la arrolladora superioridad de Schumacher que no dio alternativa.

**N**O, esta vez no se ha visto aquella apurada de frenada a final de recta entre Senna y Mansell que en 1991 hizo delirar a los espectadores y estallar por los aires a Montmeló. Desde el instante de la salida, Schumacher sacó el violón de la superioridad y en lugar de entonar «El cant dels ocells» de Pau Casals, le dio duro con el arco a la sonada saporífera y demostró que el aburrimiento a la Fórmula 1 no lo llevaban Prost, Senna ni Mansell, sino esa carcoma hermafrodita que en ella anida desde que el deporte se ha convertido en «business», o en bicoca de unos pocos.

Todavía con el buen sabor de boca que dejó el GP de San Marino, arrancaron los primeros compases del GP de España, que de antemano se perfilaba reñido y enigmático. Ferrari estrenaba una nueva suspensión posterior y la primera evolución del motor E4A 95; Benetton unos retoques aerodinámicos en el morro, en el alerón posterior y una nueva circulación hidráulica en el cambio; y Williams una suspensión delantera con barras de torsión incorporadas al eje del balancín de la suspensión delantera. Todo esto en teoría iba a servir para nivelar el potencial técnico de los diferentes monoplasas y así convertir la carrera en una lucha sin cuartel con Schumacher, Alesi, Hill, Coulthard y Berger como protagonistas hasta la última vuelta. De hecho, en los entrenamientos del viernes que se llevaron a cabo con pista mojada por la mañana y en seco en la sesión de clasificación, los Ferrari dieron muestra de ser los más equilibrados y lo demostraban al derrapar de forma sorprendentemente controlada en cada viraje. Además, Alesi logró en los últimos minutos de la sesión la «pole position» provisional imponiéndose a todos con el tiempo de 1.23.104. Frente a esa sorpresa, los Williams de Hill y Coulthard no alcanzaban un buen equilibrio y adolecían de sobreviraje que se alternaba con amagos de subviraje. Para colmo, el Benetton Renault de Schumacher no se adaptaba a la zona bacheada de la pista y daba muestras de un consumo irregular de los neumáticos. Respecto a esto, cabe destacar que el trazado de Montmeló es ahora más rápido y presenta tres curvas a



Irvine impuso en todo momento la superioridad de su Jordan Peugeot frente al McLaren.



Alesi acabó desesperado al abandonar.

derechas que se negocian con una entrada a 210 kilómetros por hora y se suele salir a unos 250 más o menos. Esta peculiaridad junto al tipo de asfalto, que se resiste a almacenar detritus de goma, lo convierten en un circuito sobre el cual el control del desgaste de los neumáticos es determinante.

Llegado el momento de la segunda sesión de clasificación, Schumacher —y no su Benetton Renault B 195— se hizo con la «pole position» definitiva al registrar el tiempo de 1.21.452, exactamente seis décimas de segundo menos que Alesi, al que le fue imposible defender la posición del día anterior. Con estas coordenadas, todo parecía indicar que en-



Gerhard Berger se encontró en el tercer escalón del podio sin apenas luchar por él.

tre Benetton, Williams y Ferrari se iba a desencadenar una lucha sin cuartel con el agravante de que Schumacher y Alesi se encontrarían codo a codo al final de la recta de tribuna y ambos con el firme propósito de no dejar paso al otro y recordar aquella inolvidable frenada de Senna y Mansell en el GP de 1991. Sin embargo, todo quedó en suposiciones; desde el momento de la salida, Schumacher se marcó la meta de no tener que ver por delante de él más que a los rezagados y, después de tan sólo 20 vueltas, su ventaja sobre Alesi, que le seguía, era de diez segundos y ya no le veía ni siquiera por el retrovisor. A lo largo de las 65 vueltas y de los 307,114 kilómetros del GP, Schumacher fue el gran dominador incontestado, y vuelta tras vuelta construyó la pirámide de su triunfo sin cometer errores y con una indiscutible maestría.

Como se ha dicho en un principio, desde los primeros compases de la carrera, Alesi, Hill, Berger y Coulthard se fueron distanciando sin dar lugar a la lucha esperada. Los únicos chispazos de rivalidad por una posición los protagonizaron Irvine y Hakkinen, que a lo largo de casi 45 vueltas demostraron que el Jordan Peugeot y el McLaren Mercedes estaban al mismo nivel de competitividad. La lucha entre ambos compensó la ingrata actuación de Mansell que, tras luchar con el erróneo y ingobernable balance de su MP4/10, en la vuelta 20 se salió de la pista por un insoportable subviraje. Tampoco Hakkinen tuvo mejor suerte, pues tras luchar durante tres cuartos del GP con Irvine, se vio obligado a abandonar por ♦♦♦

En la última vuelta un fallo en el acelerador echó a perder la buena labor de Barrichello que hubiese podido llevar al Jordan Peugeot al sexto lugar.



La carrera de Hill se vio cortada por un percance mecánico del cual él no tuvo ninguna culpa.

falta de presión en el circuito de alimentación. Aparte de las modestas prestaciones de los Ferrari, que no lograron acercarse a Schumacher ni liberarse de los Williams de Hill y Coulthard, la buena actuación de Alesi —que desde la salida era se-

gundo— se concluyó cuando en la vuelta 25, al estirar el propulsor en la recta de tribunas, una estela de humo azul delató la irreparable rotura mecánica del motor. Ocurrido eso, Hill pasó a ser segundo con una diferencia respecto a Schumacher

## INEXPLICABLE ASUNTO

EN el número 604, dedicado al GP de España de F1, Motor 16 publicó en exclusiva un reportaje sobre un nuevo material plástico denominado BMI, que Enrique Scalabrini descubrió hace un año y que en la actualidad aplica a la construcción del cambio vertical del monoplaza Ikuzawa 001. La información técnica recibida de Scalabrini fue enviada también a la revista italiana Autosprint que la publicó una semana más tarde que Motor 16. Sin explicación lógica, el semanal italiano tergiversó el texto original de Scalabrini, y atribuyó a John Barnard la autoría del descubrimiento, cosa totalmente incierta. Al mismo tiempo, Barnard se encontraba en la primera fase de investigación acerca de un material parecido al BMI, cuya existencia ignoraba, y al ver el titular de por-



tada de Autosprint (La Ferrari es el BMI), dio por descontado de que se trataba de un espionaje industrial desde el interior de la sede de Shalford, al que había que perseguir sin contemplaciones.

La verdad es que todo salió de una arbitraria interpretación de la realidad hecha por Autosprint, que por un lado ha faltado el respeto a Scalabrini, por otro ha tergiversado la realidad en favor de Barnard y Ferrari, que sin culpa han visto desvelado el secreto del mágico material que otro ya utilizaba, y por último, el espía en juego parece uno de los personajes que tantas veces manejaba Pirandello. En resumidas cuentas, ni la ética ni la estética han encontrado cabida en este asunto ingrato con matiz chauvinista.

## DEPORTE

de unos 30 segundos que se iban incrementando cada vuelta.

En base al problema del desgaste de los neumáticos, todo hacía suponer que los Williams pararían como de costumbre tres veces: dos a repostar y a cambiar neumáticos y una tercera únicamente para las cubiertas. Sin embargo, hasta en esto el GP de España fue diferente. Hill fue el primero en parar en la vuelta 13, detalle que hacía suponer tres paradas para jugar la baza de rodar siempre con los neumáticos en perfecto estado y con poca gasolina para reducir el peso. Sin embargo, en esta ocasión Benetton eligió la estrategia contraria: parar sólo dos veces. En total, Hill perdió 1.26.531 y Schumacher tan sólo 55.997, o sea, 30.534 segundos más. Pero esto no fue lo peor para Hill; mientras rodaba en segunda posición, en la última vuelta, el cambio del FW 17 se quedó bloqueado con la quinta velocidad engranada, y Hill esperaba completar la vuelta en esas condiciones y así seguir líder en el campeonato. Sin embargo, al estar sincronizado el acelerador con la presión hidráulica del cambio se anuló, y Hill se vio adelantado por Herbert y Berger mientras rodaba por inercia hasta la meta, con lo cual, el piloto austriaco se encontró de milagro en el tercer escalón del podio a pesar de estar a 1.05.237 de Schumacher.

Si en el marco de la carrera sólo hubo rutina, aburrimiento y la victoria más merecida de lo que va de temporada, en las fases de repostaje ocurrieron cosas inverosímiles. Durante el segundo repostaje de Herbert, éste arrancó sin esperar que se desenganchara el gato posterior, con lo cual, rodó por la línea de boxes con el gato anclado y por suerte se soltó sin herir a nadie. En el segundo repostaje de Gachot, la boca de llenado se quedó abierta después de desconectar la manguera, y de no haberse cerrado sola por la gracia del cielo, cien litros de combustible se hubiesen desparramado por el «pit lane» convirtiendo el coche en una antorcha y los boxes en una hoguera. Para rematar el día, a Brundle le pasó todo lo contrario; mientras repostaba en la vuelta 19 perdió 53.691 segundos al no abrirse la válvula de llenado en un primer tiempo, y luego no había ♦♦♦



## MONTMELO EN BREVE



### ¿SUGERENCIA O AMENAZA?

En unas recientes declaraciones a un diario andaluz, su Excelencia el Alcalde de Jerez de la Frontera, Señor Don Pedro Pacheco comentó que los orquestadores de la F1 no se deben descuidar, ya que la Fórmula indy es más barata, más igualitaria y más apasionante. Y además, tiene razón.

### OTRA MEDALLA.

Jacques Chirac, antes alcalde de París y ahora recién elegido Presidente de la República Francesa, ha concedido a Alain Prost la medalla de honor de la ciudad de París. El galardón representa un tributo de la capital francesa al gran piloto, que aportó a su país el mayor número de triunfos en la Fórmula 1.



### ADIÓS MONZA.

Existe un gran número de posibilidades que propician la anulación del Gran Premio de Italia, previsto para el día 10 de septiembre en el circuito de Monza. Problemas de legalidad y de interpretación de la burocracia judicial internacional sobre la reestructuración del circuito, han minado la posibilidad de su celebración. Al mismo tiempo, gran parte de los equipos con modesta economía aplauden esta decisión, ya que de esa forma, se evita el desembolso que representa disputar un GP más de los 16 habituales.



### ¿NO ES UN RUMOR?

Existen indicios de que Beppe Lucchini, actual socio financiero de Minardi, coja otros derroteros y se deshaga la sociedad, con complicados problemas económicos para Minardi. En compensación, cabe la posibilidad de que la escudería de Faenza llegue a un acuerdo con Ferrari para volver a utilizar los propulsores de Maranello en sus monoplazas.

## Gran Premi de Fórmula



### (QUE FALTA DE INFORMACION)

En la portada del programa oficial del GP, realizado por la Formula One Constructors Association, se ensalza a Cataluña y se evidencia al Gran Premio Marlboro de España; y hasta ahí, todo en orden. Por el contrario, en la primera página, donde aparece el retrato del muy Honorable Señor Jordi Pujol y Soler, cuya foto está acompañada por un texto en catalán, se ha colocado junto a su imagen una bandera española. Según se supo, entre bastidores el descuido sentó a cuerno quemado.

### Y AHORA EN EL FARO.

El prestigioso ingeniero Sergio Rinland, colaborador en el Tyrrell O17 y autor del Brabham BT 59 y de otros monoplazas de F1, se vio obligado a emigrar a la indy, campeonato en el cual prestó sus servicios con éxito en el equipo de Dan Gorney, y volvió a la F1 tras recibir una suculenta y sólida oferta del equipo Forti. Ahora, después de haber orquestado la construcción y la primera fase de evolución del Forti, ha sido despedido sin apenas razones evidentes y sin respetar el contrato existente.

### LARROUSSE NUNCA MAS.

El deseo del equipo Larrousse de regresar en 1996 al Campeonato del Mundo de F1 parece haberse frustrado. El hecho de volver a participar representaría desembolsar 500.000 dólares para la inscripción y luego debería pagar 300.000 dólares a cada uno de los circuitos donde se ha disputado el campeonato de 1995, ya que el equipo estaba inscrito y no participó. En resumidas cuentas, la broma representaría unos 600 millones de pesetas.

### CAMBIO DISCRIMINATORIO.

La solución de haber convertido la fatídica curva Nissan en una recta de 540 metros, no ha gustado a los equipos con motores de poca potencia. Según su parecer, dicho cambio ha convertido el trazado de Montmelo en un circuito apropiado para motores de gran potencia; sin embargo, los que en lugar de tener en sus propulsores caballos pura sangre sólo disponen de modestos burros, se encuentran discriminados.





forma de poder desenganchar la manguera.

Al haberse completado la primera cuarta parte de la temporada y la segunda carrera en Europa, sin los acontecimientos imprevistos ocurridos en Imola, cabe decir que si Schumacher no comete un error, nadie, absolutamente nadie, está al nivel del binomio Schumacher/Benetton Renault. En contraposición, en el seno de Williams se ha logrado el mejor monoplaza del momento; sin embargo, han tenido que sufrir repetidos problemas de cambio que también en esta ocasión penalizaron a ambos pilotos. A su vez, Damon Hill no pasa de ser un piloto tenaz y metódico, pero muy inferior a Schumi.

Llegado el caso de Ferrari no hay

que engañarse: algunos pinitos esporádicos, pero respecto a Benetton y Williams la inferioridad tecnológica se cuantifica en un segundo por vuelta. A su vez, la unión entre McLaren y Mercedes deja entrever un camino muy largo por recorrer, ahora salpicado de sinsabores. Por el contrario, en el caso de Jordan Peugeot se han podido ver los primeros resultados positivos de la temporada y los mejores cosechados hasta la fecha. Además de haber rivalizado con éxito con los McLaren, Eddie Irvine logró los primeros tres puntos de la temporada y de no haber tenido un problema con el acelerador, también Rubens Barrichello hubiese puntuado.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

## LAS DIVINAS PALABRAS

**CONTRADICCIONES** y fomento verbal de la confusión en el Gran Circo. Todas frases ambiguas, a vía de la F1.

● Jean Pierre Jabouille, director deportivo de Peugeot Sport: «Nosotros y Porsche hemos ganado muchas veces las 24 Horas de Le Mans, ¿y qué? Lo que vale de verdad es triunfar en la F1».

● Nigel Mansell, primer piloto de McLaren Mercedes: «El sábado por la tarde me di cuenta de que las regulaciones del MP4/10 estaban totalmente equivocadas. Tuve que cambiarlo todo, desde los muelles a las barras estabilizadoras pasando por las regulaciones del

motor. No sé dónde voy a parar con este coche».

● Jean Todt, director deportivo de Ferrari: «El año pasado, aquí en Montmeló estábamos muy distantes de los primeros. Ahora nos codeamos con los primeros; sin embargo, el último esfuerzo que conduce al éxito es el más difícil».

● David Coulthard, segundo piloto de Williams Renault: «Al mejorar las condiciones de la pista, todas las escuderías adelantan sus posiciones. Sin embargo, el tiempo que Michael Schumacher registró para hacerse con la "pole position" ha sido para todos inesperado y ha traumatizado a todos».

## CLASIFICACIONES

1. M. Schumacher (Benetton-Renault) 1.21.452	27. J. Alesi (Ferrari) 1.22.052
28. G. Berger (Ferrari) 1.22.071	6. D. Coulthard (Williams Renault) 1.22.332
5. D. Hill (Williams Renault) 1.22.349	15. E. Irvine (Jordan Peugeot) 1.23.352
2. J. Herbert (Benetton Renault) 1.23.536	14. R. Barrichello (Jordan Peugeot) 1.23.705
8. M. Hakkinen (McLaren Mercedes) 1.23.833	7. N. Mansell (McLaren Mercedes) 1.23.927
25. M. Brundle (Ligier Mugen) 1.24.727	30. H. Frentzen (Sauber Ford) 1.24.802
4. M. Salo (Tyrrell Yamaha) 1.24.971	9. G. Morbidelli (Footwork Hart) 1.25.053
26. O. Panis (Ligier Mugen) 1.25.204	12. J. Verstappen (Simtek Ford) 1.25.827
3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.25.946	10. T. Inoue (Footwork Hart) 1.26.059
23. P. Martini (Minardi Ford) 1.26.619	29. K. Wendlinger (Sauber Ford) 1.27.007
24. L. Badoer (Minardi Ford) 1.27.346	11. D. Schiatarella (Simtek Ford) 1.27.575
17. A. Montermini (Pacific Ford) 1.28.094	16. B. Gachot (Pacific Ford) 1.28.598
22. R. Moreno (Forti Ford) 1.28.963	21. P. Diniz (Forti Ford) 1.29.540

## CLASIFICACION FINAL

1. M. Schumacher (Benetton Renault) 1.34.20.507 2. J. Herbert (Benetton Renault) a 51.988 3. G. Berger (Ferrari) a 1.05.237 4. D. Hill (Williams Renault) a 2.01.749 5. E. Irvine (Jordan Peugeot) a 1 v 7. R. Barrichello (Jordan Peugeot) a 1 v 8. H. Frentzen (Sauber Ford) a 1 v 9. M. Brundle (Ligier Mugen) a 1 v 10. M. Salo (Tyrrell Yamaha) a 1 v 11. G. Morbidelli (Footwork Hart) a 2 v 12. J. Verstappen (Simtek Ford) a 2 v 13. K. Wendlinger (Sauber Ford) a 2 v 14. P. Martini (Minardi Ford) a 3 v 15. D. Schiatarella (Simtek Ford) a 4 v

VUELTA RAPIDA: D. Hill (Williams Renault) 1.24.531

## ABANDONOS

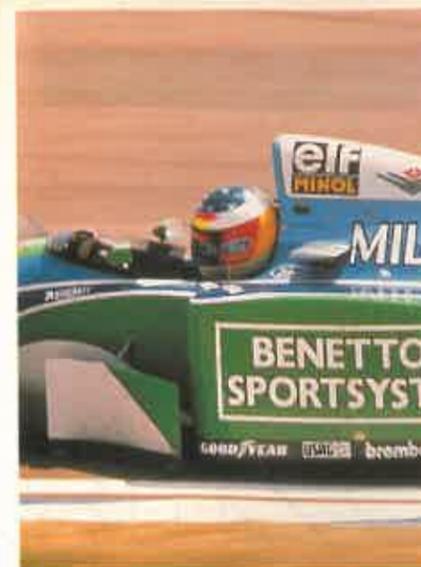
U. Katayama (accidente) D. Coulthard (cambio), M. Hakkinen (inyección), T. Inoue (accidente), B. Gachot (motor), R. Moreno (cambio), J. Alesi (motor), L. Badoer (cambio), N. Mansell (accidente), P. Diniz (motor) A. Montermini (suspensión)

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. Michael Schumacher, 24 puntos. 2. Damon Hill, 23 puntos. 3. Jean Alesi, 14 puntos. 4. Gerhard Berger, 13 puntos. 5. David Coulthard, 9 puntos. 6. Johnny Herbert, 9 puntos. 7. Mika Hakkinen, 5 puntos. 8. Harald Frentzen, 3 puntos. 9. Eddie Irvine, 2 puntos. 10. Mark Blundell, 1 punto. 11. Oliver Panis, 1 punto.

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

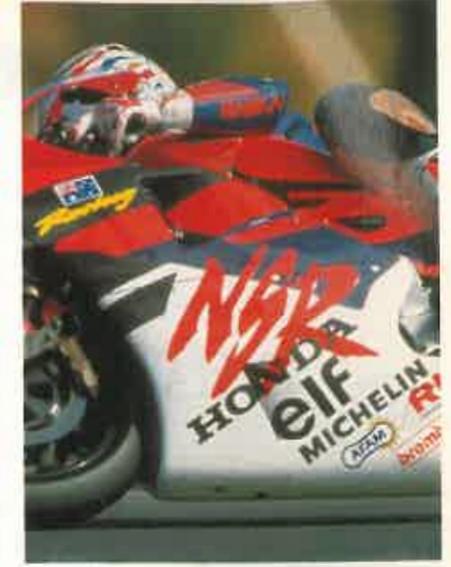
1. Ferrari, 27 puntos. 2. Williams Renault, 26 p. 3. Benetton Renault, 23 p. 4. McLaren Mercedes, 6 p. 5. Sauber Ford, 3 p. 6. Jordan Peugeot, 2 p. 7. Ligier Mugen, 1 p.



Michaël SCHUMACHER  
Campeón del Mundo de F1



Williams-Renault  
Campeón del Mundo de Constructores



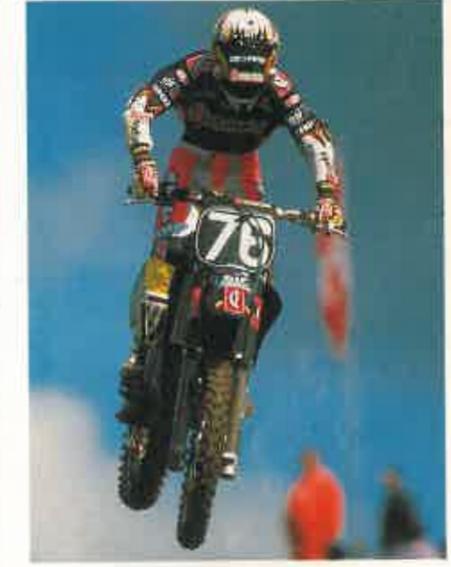
Michael DOOHAN  
Campeón del Mundo 500 cc



Antonio GARCIA  
Campeón del Mundo de Karts



Oriol GOMEZ  
Campeón de España Rallies



Bob MOORE  
Campeón del Mundo de Moto - Cross 125 cc

En Elf cada vez tenemos más usuarios satisfechos.



Lubricantes

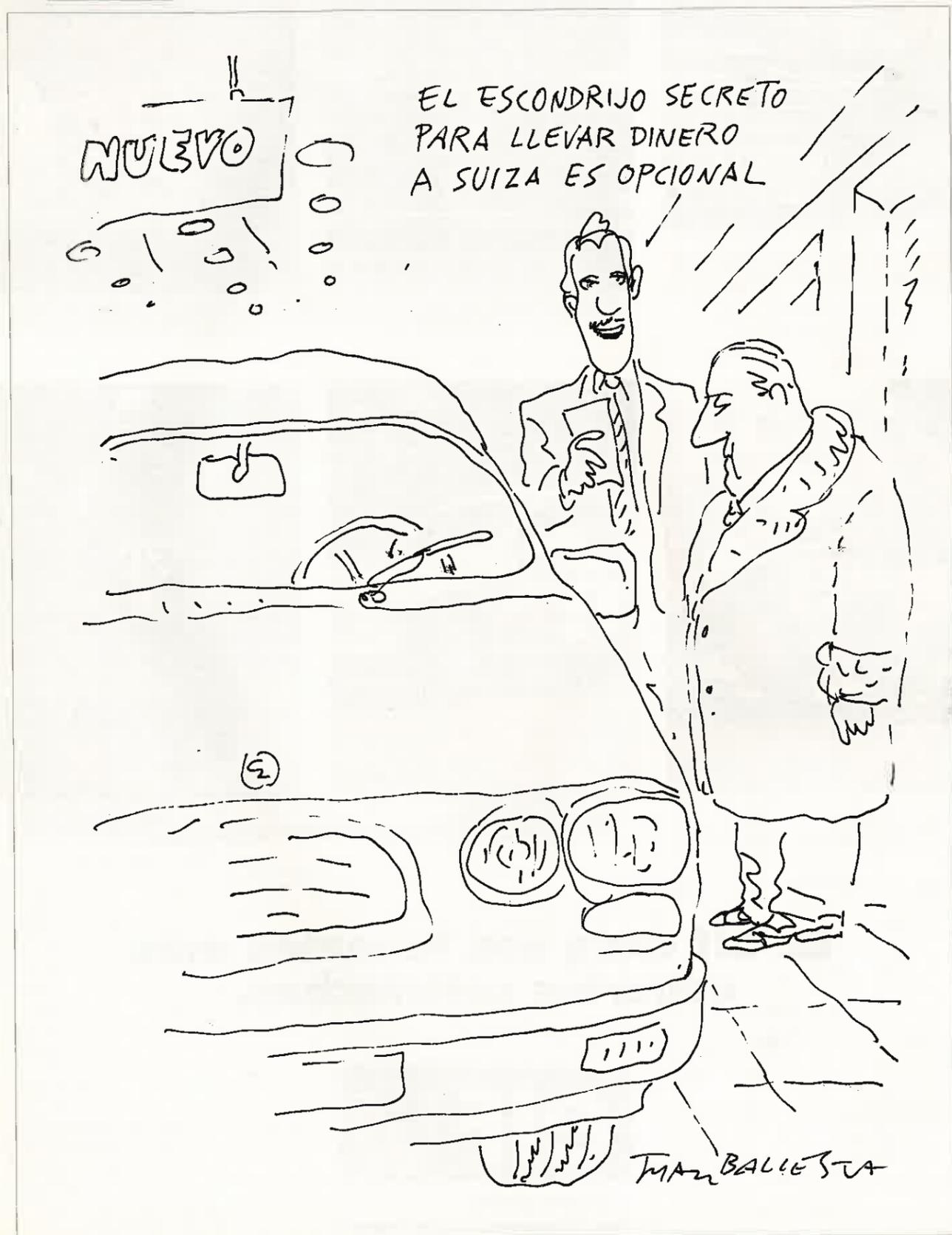
El aceite campeón del mundo



B A L L I E S T A

NUEVO  
GASOLEO AUTOMOCION  
CEPSA.

CIUDADES  
CON OTRO  
AIRE.



**CEPSA HA DESARROLLADO UN NUEVO DIESEL DE AUTOMOCION.**

**Menos contaminante.** Porque reduce drásticamente el nivel de emisión de humos, partículas, etc.

**Mayor rendimiento y menos costes.** Porque mantiene limpios los inyectores del motor por más tiempo, reduce los gastos de mantenimiento y ahorra combustible. Probado con éxito en los medios de transporte más exigentes. Limpio y económico, lo agradecerán nuestras ciudades, ya que mejorará la calidad de vida en ellas. Algo que sin duda agradecerán los ciudadanos.

GASOLEO AUTOMOCION



LA POTENCIA SIN CONTROL NO SIRVE DE NADA.



**NUEVO P6000™. EL CONTROL ABSOLUTO.**

Máxima estabilidad lateral + sílice (bajo nivel de recalentamiento) = CONTROL ABSOLUTO EN CURVA.  
NUEVO P6000™ = SISTEMA PIRELLI DE SEGURIDAD ACTIVA = EL CONTROL ABSOLUTO.



G.P. DE ESPAÑA: LA GRAN FIESTA DE LA F-1

# MOTOR 16

SEMANAL

23 de mayo 1995 • Núm. 605 • 375 ptas.

## LA MODA DE LAS BERLINAS RAPIDAS



Opel Vectra Sport 2.0i 16V

Seat Toledo 2.0i GT 16V

Citroën Xantia 2.0i 16V SVX

Ford Mondeo Chia 2.0i 16V

Renault Laguna 2.0i 16V RXE

**El nuevo Laguna 2.0i S frente a sus rivales**

### TODO SOBRE EL SALON DE BARCELONA



### LAGUNA FAMILIAR NOVEDAD MUNDIAL