

MERCEDES / SWATCH

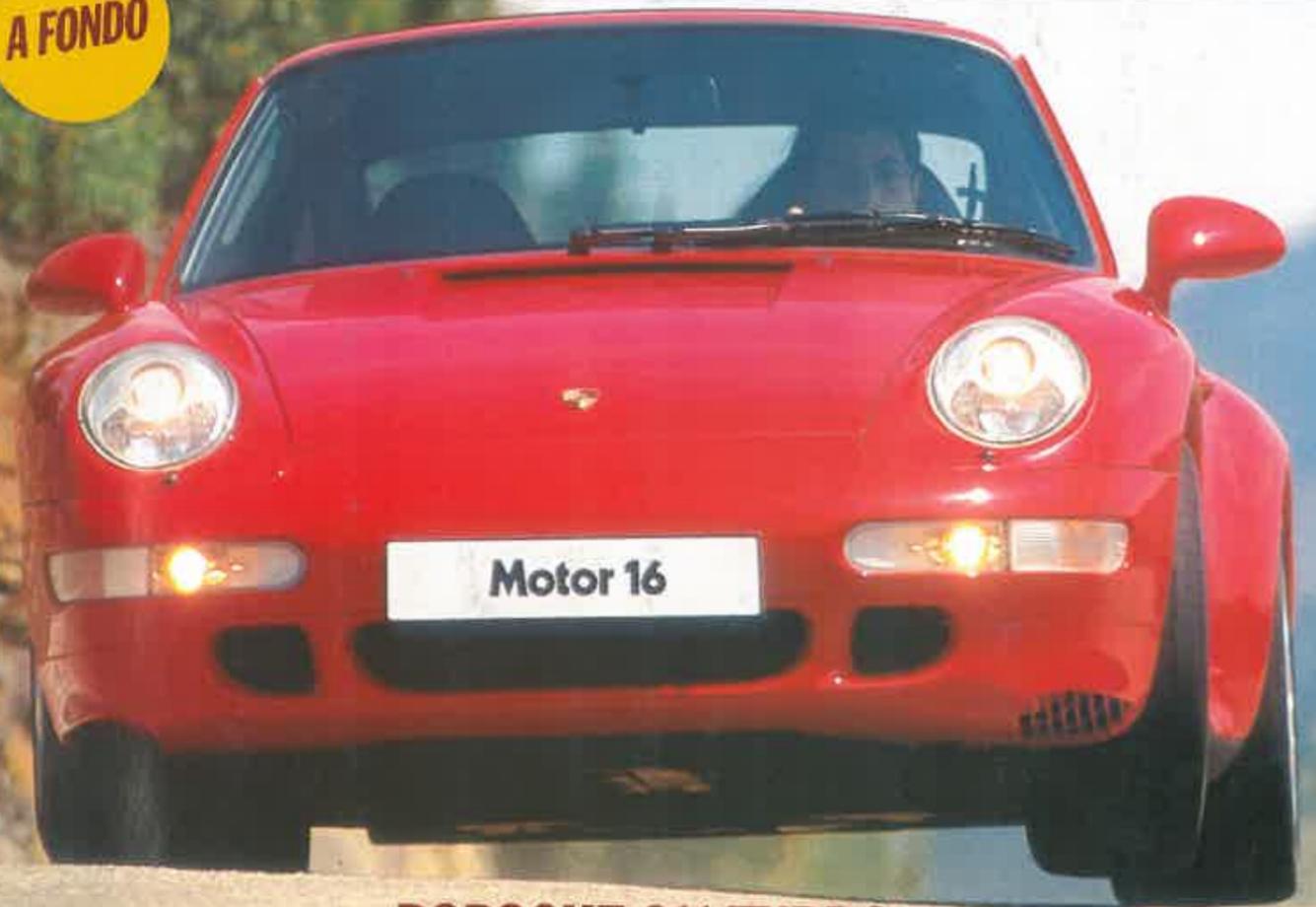


LA HORA DEL FUTURO

Motor 16

30 de mayo 1995 • Núm. 606 • 375 ptas.

A FONDO



PORSCHE 911 TURBO

LA FUERZA

● 408 Caballos ● 290 kilómetros/hora ● De 0 a 100 en 4,3 segundos

XANTIA BREAK

El nuevo familiar
de Citroën



Inyectores de dos motores diesel después de 30.000 km. de funcionamiento.

CON **SUPERDIESEL** REPSOL

TU MOTOR SIEMPRE LIMPIO.

CON OTROS NO.

NUEVO SUPERDIESEL REPSOL. LARGA VIDA PARA TU DIESEL.

Con el paso del tiempo, los miles de litros de gasóleo que circulan a través de los inyectores de un motor diesel, van depositando partículas carbonosas que reducen su caudal.

Así, la vida y el rendimiento de un motor diesel depende en gran medida de la limpieza de los inyectores y, en consecuencia, de la calidad del gasóleo utilizado.

No todos los gasóleos son iguales. El nuevo **SUPERDIESEL** Repsol, gracias a sus aditivos exclusivos, mantiene limpios los inyectores, mejora la combustión, aumenta el rendimiento y reduce el consumo.

Además, protege el motor contra la corrosión, evita la formación de espumas y reduce los gastos de mantenimiento.

Pon a tu diesel el nuevo **SUPERDIESEL** Repsol y vivirá mejor mucho más tiempo.

Sólo en las Estaciones de Servicio Repsol. En otras, no.
Para más información: **901 100 100**
Servicio de Atención al Cliente



LO MEJOR PARA TU DIESEL.

5 EDITORIAL
8 PUNTO DE MIRA
14 LO ULTIMO
MCC Smart. Un nuevo modelo de coche urbano, nacido de la colaboración entre Swatch y Mercedes, que estará a la venta en 1997.

22 Citroën Xantia Break. La marca del doble chevron completa su gama de familiares con el Xantia Break, un modelo que llegará al mercado en septiembre.

30 A FONDO
Porsche 911 Turbo. La última versión del mítico 911 es un impresionante deportivo de 408 caballos de potencia.

38 Ford Escort 1.6 CLX Cabrio. Con la llegada del verano renace el encanto de los coches descapotables. El modelo de Ford es una opción muy atractiva.

46 FUERA DE SERIE
Chrysler Atlantic. El sueño de Bugatti con su mítico Atlantic se renueva ahora con este automóvil creado por los americanos de Chrysler.

53 PRECIOS

84 MOTOS
Yamaha XT. Con más de 20 años a sus espaldas, este modelo de la marca japonesa se renueva ahora.

88 DEPORTE
A todo gas.

96 G. P. de Alemania de Motociclismo. Emilio Alzamora consigue el tercer lugar del podio en la categoría de 125.

100 Rallye de Sierra Morena. Oriol Gómez consiguió en tierras cordobesas su primera victoria de la presente temporada.

106 JUAN BALLESTA



46 La Chrysler ha retomado uno de los míticos sueños de Bugatti: el Atlantic.



84 La nueva Yamaha XT.



100 Oriol Gómez anima el nacional de rallyes.

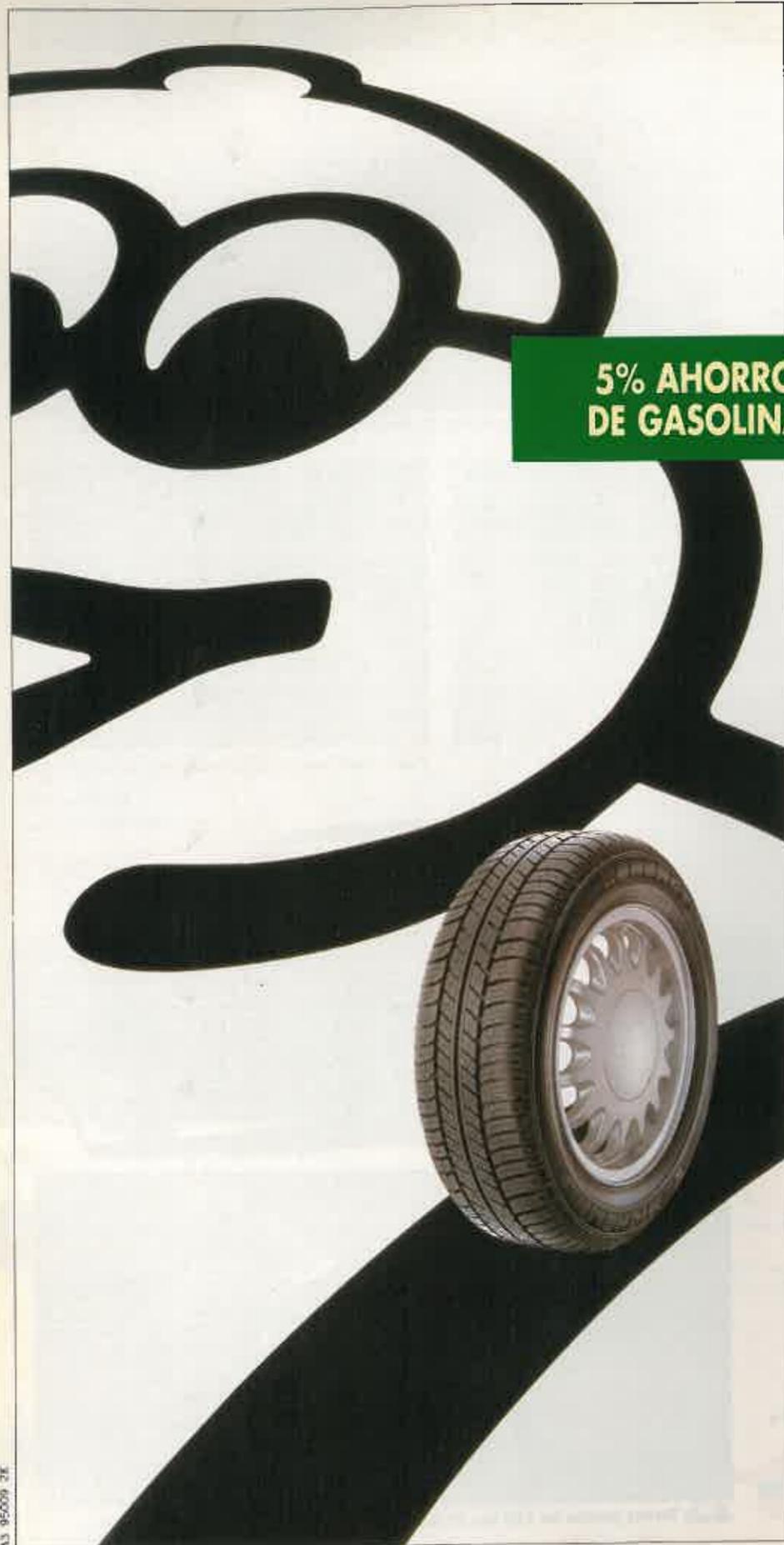
Ford Escort 1.6 CLX Cabrio.



38



96 Tercer puesto en 125 cc., en el G.P. de Alemania, para Emilio Alzamora.



5% AHORRO DE GASOLINA

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

¿Cómo se puede ahorrar gasolina con un neumático?

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

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

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

*El cálculo está hecho comparando el consumo de un coche equipado con el neumático más vendido en Europa (el Michelin MX1) y con el Michelin Energy. Con el Energy la media de consumo fue inferior en un 5%. (Las cifras y kilómetros corresponden a un consumo medio de 8 litros a los 100 km).

NUEVO MICHELIN ENERGY

MENOS ENERGÍA PARA RODAR



MICHELIN

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^º Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. Fotografía: José Robledo. Secretaría de Redacción: Ana María Pardo. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). Colaboradores: Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor). Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); M^º 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^º de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorta, 3 1^º 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. Valdeparra, 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 1993. Depósito Legal: M.30.247. 1993. Difusión controlada por OJD.

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

E D I T O R I A L

Más que palabras

UNA vez más se ha puesto en evidencia el incierto futuro de la industria del automóvil en nuestro país. En esta ocasión ha sido con motivo del «IV Encuentro Anual del Sector de la Automoción», organizado por el diario económico Cinco Días. Posteriormente, las palpables diferencias de criterio que existen entre los fabricantes de automóviles instalados en España y el Ministerio de Industria se han ido sucediendo a lo largo de la semana en distintos foros, incluido el programa radiofónico de máxima audiencia que dirige Luis del Olmo.

Las declaraciones de los responsables de las empresas han estado motivadas por el bajo comportamiento de las ventas del primer cuatrimestre, en comparación con el de 1994. Todos coincidieron en reclamar, más que palabras, medidas para que despegue el mercado interior. Si no, el buen momento del que todavía disfrutamos cambiará de forma radical y pondrá en peligro el eje industrial más importante de España.

Una vez más, se ha encargado de dar respuesta a estas inquietudes el Secretario de Estado de Industria, Juan Ignacio Moltó, ya que el titular del departamento ha brillado por su ausencia en la que podríamos titular semana grande del automóvil, con Salón de Barcelona incluido. Y eso que éste ha sido el ministro más sensible a los problemas de este sector de los últimos tiempos. Pues bien, las declaraciones del Sr. Moltó han tenido la virtud de encrespar aún más los ánimos de los fabricantes. Decir a estas alturas que con su análisis poco optimista la patronal hace política a favor del Partido Popular, y que ANFAC manipula la cifra de ventas para causar alarma social, es, más que una torpeza, una irrespon-

sabilidad. Qué lástima que haga oídos sordos a la explicación dada por Eduardo Serra, presidente de Peugeot, sobre el momento actual, durante su intervención del pasado miércoles dentro del mencionado ciclo organizado por el diario económico. Serra puso de manifiesto que se vislumbran nubarrones negros en el futuro inmediato, ya que en Europa hay un exceso de producción, lo que puede tener como consecuencia el cierre de algunas plantas. Si esto se produce, los que están más lejos de los mercados son los que corren más peligro, caso de España, que exporta un 75 por ciento de lo que produce.

Por eso es importante que las ventas locales absorban entre un 40 y un 45 por ciento de lo fabricado. Y para esto, es imprescindible buscar fórmulas que animen el mercado nacional, cosa no tan complicada si tenemos en cuenta el dato que aportó Francisco Salazar, presidente de la

Asociación de Concesionarios, al exponer que bajar los impuestos no es una tarea tan complicada, pues sólo uno de cada dos compradores paga la tasa de matriculación. Ya que si descontamos los 250.000 que se benefician del Renove, los 165.000 de coches de alquiler y los 35.000 taxis, se demuestra que justamente sólo pagan la mitad de los compradores.

En definitiva, que hay que ver menos fantasmas y estar más en la realidad que nos toca vivir. Y una realidad es el expediente de regulación anunciado por Seat y Nissan, mientras que Renault y Ford contemplan la posibilidad de ir por el mismo camino. Más claro imposible. Y si no que se lo pregunten al jefe Pujol, que ya ha empezado a hacer declaraciones pidiendo ayudas para reactivar las ventas de automóviles.

ANGEL CARCHENILLA

Las últimas y poco acertadas declaraciones del Secretario de Estado de Industria, Juan Ignacio Moltó, han encrespado, aún más, los ánimos de los fabricantes de automóviles afincados en nuestro país.

LO SENTIRA
EN EL ALMA.

Ruiz Nicolí

SERIE 3 DE BMW.

Sólo cuando conduzca un BMW Serie 3 comprenderá lo que echaba en falta en otros automóviles.

Una experiencia única que surge de un nivel de ingeniería superior. Un meticuloso equilibrio de prestaciones, confort y seguridad.

La potencia controlada, la velocidad sin esfuerzo, la ausencia de ruido. Una forma especial de disfrutar de su automóvil con la que se sentirá plenamente identificado.

Es eso que llamamos el placer de conducir y que ha hecho que los conductores europeos hayan coincidido en señalar a BMW como la marca más deseada, según la encuesta paneuropea **El Mejor Automóvil del 95***.



AIRBAG, ABS Y AIRE ACONDICIONADO DE SERIE, COMO EN TODO BMW.

La Serie 3 de BMW lo pone a su alcance en la más amplia gama de modelos, única en su clase, que sigue evolu-

cionando con nuevas versiones Touring y los nuevos motores del 323i y del 328i, que tantos elogios ha merecido de la crítica especializada por sus excelentes consumos y prestaciones.

Elija cómo quiere disfrutarlo.

Si desea conocer más detalles no dude en llamar al 900 10 20 30, Servicio de Información BMW.

*Estudio realizado en 11 países europeos con un total de 454.037 respuestas. BMW, elegida en todos los países como la marca que más gusta. En España, no sólo es la primera, sino que es uno de los países en donde BMW ha sido más votada.



SEMÁFOROS



En la revista Tráfico ha sorprendido

enormemente una colaboración de Alberto Anaut en la que, entre otras cosas se lee: «En cada viaje hay que volver alguna vez la cabeza para no ver un muerto. Para que un cuerpo ensangrentado no nos amargue el día». «Las normas no valen para nada. Los toros de Osborne y las luces de feria de los prostíbulos importados. El miedo a los radares. Frena que está la «poli». Acelera que ya no nos ven. Las carreras improvisadas. La falta de educación». «La máquina infernal. La gran mentira». Para qué seguir. Un puro despropósito inconcebiblemente publicado en una revista que pagan los contribuyentes.



Es tradicional la celebración de un sorteo

de una motocicleta o un ciclomotor entre los visitantes al stand de Derbi durante el Salón de Barcelona. Este año participar en él costaba 100 pesetas pero lo importante es que este dinero no era para el fabricante catalán sino que estaba destinado a UNICEF, con lo cual la acción adquiere una dimensión muy especial. Los participantes podían escoger entre varios modelos para lo cual rellenaban una papeleta con la moto preferida.



OPTIMISMO EN EL SECTOR

Resultados del primer trimestre

SE conocen ya algunos resultados económicos del primer trimestre del año, cuyo balance general es esperanzador.

Santana Motor, fabricante de los Suzuki, ha conseguido reducir considerablemente sus pérdidas, que han pasado de 2.332 millones en el 94, a 428 millones en este año, gracias a una facturación (11.447 millones de pesetas) tres veces superior a la del mismo periodo del año anterior. Estos resultados han permitido a Santana Motor obtener un resultado de explotación positivo, lo que no ocurría desde hace mucho tiempo. Este resultado ha permitido amortizar 619,1 millones de pesetas.

Citroën Hispania ha conseguido unos beneficios, después de la previsión de impuestos, de 895 millones de pesetas en este primer trimestre. El año pasado, en este mismo periodo, obtuvo unas pérdidas de 408 millones. La cifra de negocios en

estos meses ha pasado de 76.850 millones a 89.841 millones, lo que supone un crecimiento del 16,9 por ciento.

Estas cifras se deben a un importante incremento de las ventas en los mercados de exportación, con un crecimiento del 14 por ciento, lo que le ha permitido incrementar la producción hasta 77.812 unidades, frente a las 63.325 del año anterior.

También FASA Renault ha obtenido beneficios en el último trimestre, situación habitual en la marca. La cifra de negocios en este periodo ha sido de 173.063 millones de pesetas, con un incremento del 28,4 por ciento sobre el año anterior, gracias a la subida de las ventas en el mercado doméstico (un 30,8 por ciento) y en los mercados de exportación (un 27 por ciento). El beneficio en estos primeros tres meses del año ha sido de 1.469 millones de pesetas, equivalente al 0,8 por ciento de la cifra de negocios.

UTILIZA EL CHASIS DE UN VW ESCARABAJO

Más madera

DICEN que en los kibbutz de Israel no hay mucho tiempo para aburrirse. No debería pensar lo mismo Miki Trooper cuando inició hace ya dos años su trabajo: realizar una carrocería de madera para su viejo Volkswagen Escarabajo de 1969. Ahora, finalizada su obra, se pasea por las carreteras de su país para conseguir que las autoridades homologuen su ligero vehículo, del que ha pensado incluso hacer alguna corta serie para vender a otros ciudadanos. Y usted que lo vea.



La hormiga atómica.

MICRA

Microsociología,
Microbiología, Microcirugía,
Microeconomía,
Microordenador, Microscopio,
Microfotografía,
Microprocesador...

¿Por qué será que
los grandes descubrimientos
del siglo XX han ido
siempre relacionados con
pequeñas cosas?



AHORA
Nissan

INYECCION MULTIPUNTO • 16 VALVULAS • 55 Ó 75 CV • DIRECCION ASISTIDA • ABS • ELEVACIONES ELECTRICAS • CIERRE CENTRALIZADO • 3 AÑOS DE GARANTIA O 100.000 KM. • DESDE 1.090.000 PTAS.* • AIRE ACONDICIONADO GRATIS O DESCUENTO DE HASTA 290.000 PTAS.* (SEGUN VERSIONES) • O UNAS EXCEPCIONALES CONDICIONES CON NISSAN FINANCIACION

*P.V.P. recomendado versión 1.0 L 3 puertas (IVA, impuesto de matriculación, transporte y ahorro promocional incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para unidades matriculadas antes del 30.6.95 y vehículos en stock. Precios y promociones con subvención del Gobierno incluidas, no acumulables entre sí o con otras existentes.

DEL AULA A LA PISTA

Como proyecto de fin de carrera, unos estudiantes de la UPC - Universidad Politécnica de Catalunya - han presentado en el Salón del Automóvil de Barcelona un prototipo experimental de gran potencia y no contaminante. El ARJ1 Mestral, ése es su nombre, tiene como



más destacable característica el control por ordenador de su electrónica para poder variar la inyección y el encendido para optimizar su rendimiento. El combustible utilizado es vegetal no contaminante. La estructura es multitubular de acero y la carrocería de fibra de vidrio y aluminio. El motor empleado es el System Porsche de 1,7 litros que Seat empleaba en el Ibiza, la suspensión delantera es independiente por dobles triángulos superpuestos y la trasera McPherson. En el desarrollo y construcción del prototipo han colaborado la propia Seat y otras 20 empresas del sector y las pruebas se han llevado a cabo en el IDIADA. Los autores han sido Jordi Bartolomé, Josep M^a Serra, Joan Carles Vives, Albert Bartolomé y Raul Martínez.

POLEMICA E INTERES

IV Jornadas sobre Automoción

POR cuarto año consecutivo, el diario económico Cinco Días, en colaboración con la aseguradora Winterthur y el consulting Coopers & Lybrand, han organizado en Madrid el «Encuentro del sector de la Automoción», en el que han participado los máximos representantes de la industria y el comercio del automóvil, la Administración y sectores afines y colaboradores.

En el actual clima electoral, la polémica surgió desde el momento mismo de la inauguración. Las tesis del Gobierno, defendidas con vehemencia por el ministro Eguigaray y su secretario de estado Moltó es que «el sector atraviesa uno de los momentos más dinámicos y brillantes de estos últimos años, poniendo de manifiesto su capacidad para servir de motor en otras áreas económicas».

Juan Ignacio Moltó no mostró el menor rubor en afirmar que «la patronal (AN-FAC) manipula las cifras de ventas para arrimar el ascua a su sardina y causar alarma social, cuando la realidad es bien distinta. No cabe la menor duda de que las cifras se están politizando».

No pudo quedarse callado Carlos Espinosa de los Monteros, presidente de AN-FAC y responsable máximo de Mercedes Benz en España, quien rebatió los argumentos de Moltó. Reconociendo el momento dulce de la industria de automoción («que no lo es tanto en el sector del vehículo industrial», dijo) manifestó su temor porque esta situación diera un cambio radical en poco tiempo porque la demanda interna sigue sin animarse. «No podremos seguir viviendo permanentemente de la demanda externa y la Administración, al mantener la presión fiscal más elevada de Europa, puede quedarse no sólo sin huevos, sino incluso sin las gallinas que los ponen».

De las 15 ponencias presentadas, destacamos los aspectos más relevantes.



Juan Antonio Moral (Renault). La primera intervención de la mañana fue para el presidente de FASA: «Europa es un mosaico de mercados, con características propias y grandes distorsiones (los casos de

Italia o Gran Bretaña son significativos). Hay que ir hacia el mercado único, la moneda única, la fiscalidad única y los tipos de interés próximos; mientras esta situa-

ción no llega, los productos europeos pierden competencia frente a los producidos en otras áreas económicas.»

En la última parte de su ponencia, Moral apuntó un hecho de notable importancia: los fabricantes corren el riesgo de perder *know-how* al especializarse en el ensamblaje de determinados conjuntos.



Alain Batty (Ford). «El 80 por ciento de la población mundial vive fuera de las fronteras europeas, estadounidenses y japonesas. Sin embargo, estas personas compran solamente el 8 por ciento de los productos de automoción. Está dentro de nuestra filosofía a escala mundial el ampliar nuestra gama de productos a estas áreas de crecimiento dinámico. La lógica de Ford es bien sencilla: producir mejores productos, más rápidamente y a un precio más bajo, para satisfacer a los clientes en todo el Mundo».

Finalizó su exposición Batty con referencias al futuro modelo KA y a la satisfacción de fabricarlo en Almusaffes.



Eduardo Serra (Peugeot). Aunque se prodiga poco por su dualidad con el sector de las comunicaciones, el responsable de Peugeot tuvo una de las intervenciones más cortas pero más interesantes de todas.

Su discurso se resume en la siguiente idea: el exceso de capacidad de producción de las fábricas europeas puede producir el cierre de algunas plantas en breve plazo. Si esto se produce, las que tienen más posibilidades de cerrar son las españolas. Por una razón: son las que están más lejos de los mercados donde se venden los productos y son las que dependen menos de sus mercados interiores al exportar el 70 por ciento de su producción. Por si fuera poco, ninguna de las plantas en suelo español está controlada por capital español. «Empezamos a vislumbrar nubarrones negros en el futuro inmediato; antes incluso de que finalice este mismo año», aseguró.

Un argumento irrefutable y con una importante carga de pesimismo. Lamentablemente, cuando Serra finalizó su discurso ya no se encontraba el ministro de

Industria para intentar darle réplica. Sin duda las tesis de Serra no van a pasar inadvertidas en las próximas semanas.

Antes de finalizar, aún tuvo tiempo de exponer otra realidad incontrovertible: «Mi generación ha recibido cuantiosas inversiones de las generaciones anteriores; pero vamos a dejar una deuda gigantesca a las generaciones venideras. Ha habido un verdadero despilfarro por parte de quienes nos administran».



Juan José Sanz (Opel). «A finales de esta década, la capacidad de producción de los fabricantes coreanos en Europa será de 1,2 millones de unidades». El peligro de los productos emergentes fue el argu-

mento utilizado por el presidente de Opel España, lo que no deja de ser curioso si tenemos en cuenta que uno de los más importantes productores coreanos, Daewoo, opera con licencias de General Motors. Sanz insistió en la necesidad de una concepción global, integrando a los fabricantes con los suministradores de componentes.



Juan Llorens (Seat). No aportó nada nuevo el presidente de Seat, en un discurso conocido desde hace muchos meses. Lo más original fue esta afirmación: «La Unión Europea es una gigantesca fábrica de funcio-

narios. A los jóvenes de hoy les falta imaginación y espíritu emprendedor. No sueñan con un trabajo, sino con un sueldo fijo».



Francisco Salazar (Faconauto). El presidente de la asociación de concesionarios expuso un hecho poco conocido y de capital importancia: «Sólo uno de cada dos compradores de coches pagará la Tasa de Matrícula. Si descontamos las 250.000 ventas del Renove; 165.000 para compradores de coches de alquiler; y alrededor de 35.000 de taxis, y otros vehículos exentos, nos encontramos con que 450.000 turistas no van a pagar esta Tasa».

Unas cifras que debería estudiar a fondo el Ministerio de Hacienda para analizar la conveniencia de prorrogar esta im-

puesto.

De buena fuente

Cambios en Nissan

Uno de los rumores que corría por Barcelona es el posible cambio en la directiva de Nissan Motor Ibérica. Parece ser que el equipo que dirige Daniel Young no ha alcanzado las ventas esperadas, especialmente del modelo Micra, que ha sido el Coche del Año en Europa de menor venta en toda la historia del galardón. Y por otro lado, el Nissan Primera no acaba de venderse en los volúmenes esperados.

Problemas para VW en Madrid

Hace pocas semanas se declaraba en quiebra Lezauto, uno de los concesionarios más importantes y con más antigüedad de la capital. Se dice que Santiago Gómez Pintado, tras su fracaso en las elecciones del Real Madrid, también tiene algunos problemas en Otaysa. Ambas situaciones dejan a la compañía en una complicada situación en Madrid; mientras, Volkswagen se consolida como una importante empresa... inmobiliaria.

Brasil, más difícil para Seat

Seat inició hace escasas semanas su aventura brasileña. Y todo se ha complicado cuando la Administración brasileña acaba de poner en vigor una norma anti-importación, que limita a 350.000 los coches que pueden venir de fuera (frente a 750.000 en años anteriores) y subiendo el arancel desde el 32 por ciento hasta el 70 por ciento. En estas condiciones, la operación de Seat es difícilmente realizable.

El viejo Citroën CX nunca muere

Ahora que los ejecutivos se aprestan a cambiar sus viejos coches blindados por flamantes Audi, en Francia dan un paso atrás. Resulta que el nuevo presidente, Jacques Chirac, ha vuelto a utilizar el veterano Citroën CX blindado que ya utilizara Valéry Giscard y que causó asombro en su día. La unidad utilizada por Chirac está matriculada en 1985 (en plena época Mitterrand) y tiene en la actualidad 60.000 kilómetros. Los responsables de seguridad del presidente francés han encontrado absolutamente seguro este veterano vehículo por el que no parecen pasar los años.

Desembarco de Mazda en España

Próximamente se anunciará el desembarco de Mazda en nuestro país. Los equipos jurídicos de Tecnitrade y Mazda redactan los términos de la nueva situación, en la que Mazda toma el control de la importación y distribución en España. Los japoneses quieren reforzar su presencia, preparando para 1996 la llegada del pequeño modelo que fabricará Ford para los nipones.

UN LIBRO SOBRE HISPANO-SUIZA

Los españoles teníamos una deuda con la marca Hispano-Suiza, punta de flecha del desarrollo europeo durante los años 20 y 30. Emilio Polo —su autor— y la editorial especializada Wings & Flags, han decidido subsanar esta injusticia histórica con el libro «La Hispano-Suiza. Los Orígenes de una leyenda», que abarca el primer periodo productivo de la marca. En él se detallan los avatares de un comienzo espectacular en el sector industrial que ya les permitió colocarse entre las marcas de primera fila.



NUEVO MOTOR DE ENDURO

La firma catalana Gas-Gas ha presentado como primicia un nuevo motor de 250cc destinado al enduro. Su característica más importante es que por vez primera un motor de la casa catalana incorpora la cámara de resonancia en el escape. Esta, ubicada a la salida del cilindro, hace que por mediación de la válvula de escape los gases recorran un camino distinto según las revoluciones del motor con lo cual se consigue una respuesta mucho mejor en bajas vueltas.

CENTRO DE INVESTIGACION BMW SOBRE RECICLADO

Inaugurada una nueva fábrica de Valeo



POCAS horas antes de la inauguración del Salón del Automóvil de Barcelona tuvo lugar, en la localidad de Sant Esteve de Sesrovires, la inauguración de una nueva fábrica del grupo Valeo. Ubicada a muy pocos

metros de la fábrica de Seat en Martorell, el nuevo centro se dedica a la fabricación de faros, pilotos y elementos de iluminación.

Es la segunda fábrica de Valeo, en el sector de iluminación en España, después de la de Martos, y viene a sustituir a la veterana planta de la Zona Franca de Barcelona, una de las pioneras del grupo multinacional francés en nuestro país, donde se fabricaba con las marcas Kinby.

Valeo fabrica en España 9,5 millones de faros y pilotos, un 20 por ciento de ellos en la nueva planta de Cataluña. Suministra a todos los fabricantes instalados en nuestro país y exporta a todos los países europeos y una buena parte de otras naciones en Asia y América. Su volumen de negocio supera los 20.000 millones de pesetas.

LO PAGAMOS TODOS

El Transporte Colectivo en Madrid

EL Consorcio de Transportes de Madrid ha publicado sendos estudios sobre los costes de la congestión del tráfico y el balance social del transporte colectivo en la Comunidad de Madrid. En el primero de estos estudios, realizado en colaboración con la Universidad Politécnica, se ponen en evidencia una serie de datos:

- La velocidad media de los autobuses de la EMT es de 20 minutos por cada 5 kilómetros. Este tiempo de trayecto se reduciría a 16 minutos si no existiera congestión de tráfico, producida por el transporte privado.

- Las pérdidas de tiempo de los usuarios de la EMT es de 140.000 horas por día y 39 millones de horas perdidas al año, por esta misma causa: la congestión producida por el transporte individual.

- Los autobuses consumen diariamente 12.300 litros de combustible y 435 litros de lubricante debido a la congestión; un consumo que se podría ahorrar a la gestión de la EMT.



- Si añadimos también la polución (difícil de cuantificar), los efectos de la congestión suponen un gasto anual de 30.464 millones de pesetas para la empresa prestataria y para los usuarios de la EMT; 109 millones de pesetas diarios.

En lo que al segundo estudio realizado se refiere, el Consorcio de Transportes hace una aproximación a la cuantificación de los beneficios del transporte colectivo, cuyos resultados son muy próximos a la cuantía de las subvenciones recibidas por la Administración.

NUEVO DIRECTOR DE COMUNICACION

Nombramiento en Fiat Ibérica

LUIS Serrano es el nuevo Director de Comunicación de Fiat Ibérica, sustituyendo al veterano y querido Pepe Gómez Mar, que permanece en la compañía matriz italiana como asesor de la Presidencia. Serrano, de 42 años, tras un paréntesis en el mundo de

la comunicación económica, había desempeñado las corresponsalías de Radio Nacional en Moscú y Bruselas, tras haber sido responsable de la comunicación en el Círculo de Empresarios.



CONVOLUT EQUIPE NUT



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.**

Alfa Romeo recomienda lubricante: elf

Cruce Sportivo





Un año después de que Mercedes y Swatch anunciaran su relación creando MCAG, el proyecto se ha hecho realidad en forma del Smart. La infalible precisión de estas dos marcas lo ha hecho posible.

MCC SMART

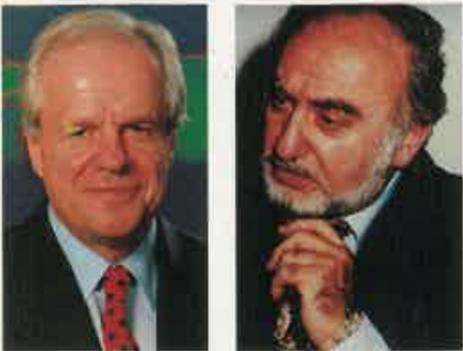
COMO UN RELOJ

La ambición del proyecto MCC (Micro Compact Car) ha implicado, además de a la marca germana de automóviles y al grupo de relojeros suizos SMH (Swatch, Blancpain, Omega, Longines, Tissot, Mido, Certina, Balmain, Hamilton y Flik Flak), a las más altas instancias políticas. Helmut Köhl y Jacques Chirac han expresado, cada uno a su tiempo, el apoyo al Smart, nombre por fin desvelado de este revolucionario sistema de transporte personal y que se deriva de Swatch, Mercedes y ART como alusión a su elaborado diseño.

Una inversión inicial equivalente a 5.200 millones de pesetas, que llegarán hasta los 31.200 millones al término del proyecto, ha permitido la creación de una planta específica en la localidad francesa de

Los Smart equiparán la mayoría de los accesorios del segmento utilitario además de airbag. Los dos asientos van decalados para mejor aprovechar el habitáculo.

Izquierda, Helmut Werner, presidente de Mercedes-Benz. Derecha, Nicholas G. Hayek, presidente de SMH.



Hambach, cerca de la ciudad de Sarrreguemines, en la Lorena.

Mientras las excavadoras levantan ya la nueva fábrica, el Smart (cuyo prototipo ya ha rodado) ha sido presentado con todo lujo de detalles. Mide tan sólo 2,5 metros de largo y pesa entre 600 y 900 kilos según sus distintas motorizaciones. La primera versión de este minúsculo biplaza se comercializará a principios de 1998 y, al año siguiente, aparecerá la descapotable, a la que seguirán otras variantes.

El habitáculo, construido con la nueva técnica de seguridad *Safety-Metal Bodyframe*, lo hará el más seguro de su categoría según los responsables. Tiene una capacidad para dos adultos o un adulto y dos niños, además de disponer de un espacio de carga de 200 litros que se convierten en 600 si se abate el asiento posterior.

Ni que decir tiene que este vehículo está pensado para zonas muy

La versión eléctrica tiene un motor para cada rueda y una autonomía comprendida entre 120 y 180 kilómetros. Otra versión lo combina con un pequeño motor diesel.



El espacio de carga es de 200 litros, 600 en el caso de abatir el asiento posterior.

urbanizadas y pobladas y, en su originalidad, introduce también novedades comerciales. La organización de ventas será independiente de Mercedes Benz; el Smart será promocionado en otro tipo de negocios como puedan ser grandes superficies e hipermercados. Será vendido según un nuevo tipo de franquicias y su precio estimado para el momento de su aparición oscilará entre un 1.300.000 y 1.750.000 pesetas. Este valor incluirá como equipo el 75 por ciento de los accesorios que demandan hoy día la clientela de cualquier vehículo.

Los principales mercados contemplados en los planes de MCC son el francés, el alemán y el italiano; no obstante, los planes de expansión ya vislumbran sobrepasar las fronteras europeas e introducir el concepto del Smart en mercados más lejanos. Por otra parte, como prototipos de compradores del Smart, los responsables de MCC destacan a los solteros de menos de 30 años, los solteros de edad ♦♦♦



9 sobre 10

La compra de un coche es una decisión compleja. Y cuando elige el mejor coche tiene todo el derecho a exigir el mejor servicio Postventa. Por eso, si se decide a adquirir un Volkswagen, pida-

nos comodidad, seguridad y tranquilidad. Estas nueve tarjetas son nuestra respuesta: los Servicios y Garantías de Volkswagen Postventa. Una respuesta sobresaliente: 9 sobre 10. Quizás por-

que el 10 lo tiene asegurado al elegir un Volkswagen.





El diseño es una característica principal del Smart. Aunque no aparezca la estrella, la calidad Mercedes es evidente.

media, las parejas sin hijos y las familias medias para las que el Smart representaría el segundo o tercer coche.

Las premisas principales en el desarrollo de este concepto Smart han sido claras y contundentes. En las ciudades, el 90 por ciento del tiempo los coches están parados en atascos o aparcados, la vida económica del centro urbano se paraliza por falta de aparcamiento y la velocidad media ciudadana se reduce a unos 20 kilómetros por hora. Por ello, todo en el Smart, y en sus cuatro variantes en cuanto a motorización, está pensado para sacar el mayor rendimiento práctico en la ciudad con unos consumos muy reducidos. Los responsables del proyecto han destacado así mismo una clara vocación ecológica del Smart, que va desde su sistema de fabricación hasta su reciclado pasando por unas bajas emisiones contaminan-

MOTORIZACIONES

CUATRO serán las versiones del Smart, en todas la velocidad estará limitada a 120-130 km/h.:

- Eco Turbo tres cilindros de gasolina (4 litros/100 km.).
- Eco Turbodiesel tres cilindros de gasóleo (3 litros/100 km.).
- Eléctrico.
- Eléctrico híbrido pudiendo también funcionar con el motor turbodiesel.



tes durante todo el proceso de funcionamiento.

El diseño de los componentes del Smart ha posibilitado que el tiempo máximo de cualquier reparación, exceptuando los daños de chapa, no supere las dos horas. Mercedes-Benz se encargará de la fabricación en Berlín de los motores de combustión interna, mientras que SMH hará lo propio en el país helvético con los híbridos y eléctricos.

Esta producción conjunta franco-suizo-germana cuenta con vender unas 200.000 unidades del Smart en los tres primeros años de su comercialización, centrándose primeramente en 90 ciudades del espacio comunitario para posteriormente ampliar su red comercial al ámbito rural, donde se aprovecharía la actual red comercial de Mercedes-Benz.

JUAN LUIS SOTO

PRODUCE ENDORFINAS.*

* Sustancias naturales que, ante emociones excepcionalmente intensas, genera el propio organismo y producen placer.

Por ejemplo:

Te acercas al nuevo Laguna 16 V.

No sabes lo que te espera dentro.

Pero su diseño actúa sobre tí.

Como un mando a distancia.

Y tus endorfinas comienzan a subir.

Entras y te sientas a su volante. A medida

que descubres su equipamiento,

tus endorfinas siguen aumentando.

Por fin, giras la llave de contacto y sientes

bajo tu pie el poder de sus 140 CV.

Prepárate.

Tu nivel de endorfinas está a punto de

alcanzar su máximo valor.

LINDAS



NUEVO
Laguna 16 V
140 C.V.

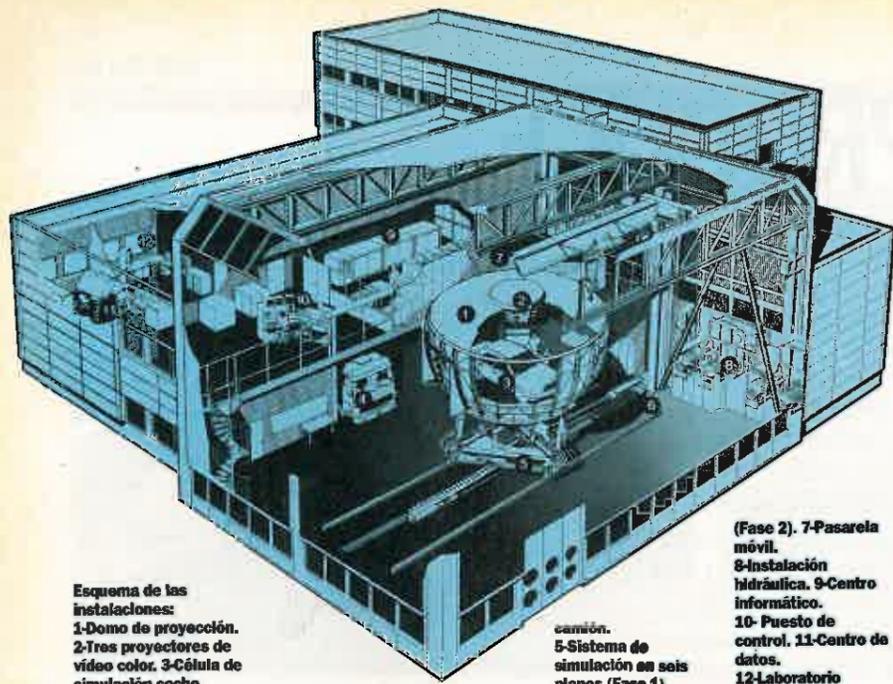
Unos lo disfrutan. Otros lo ven pasar.

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio.

* SERIE: • Motor 16 V 140 CV • Dirección Asistida Variable. • Cinturones delanteros con pretensores piroeléctricos. • Airbag conductor. • Sintetizador de la palabra. • Ordenador de abordo. • Cierre centralizado con mando a distancia. • Elevalunas eléctricos. • Climatizador. • Avisador programable de superación de la velocidad. • Sistema de antirranque electrónico. • Asiento del conductor con regulación de altura y lumbar. • OPCION: • Asientos eléctricos con memoria. • Airbag pasajero. • Nuevas llantas de aluminio. • ABS. • Según versiones.

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

RENAULT
recomienda **elf**



Esquema de las instalaciones:
1-Domo de proyección.
2-Tres proyectores de vídeo color.
3-Célula de simulación coche.
4-Cabina de simulación

camión.
5-Sistema de simulación en seis planos (Fase 1).
6-Rampa de extensión

(Fase 2). 7-Pasarela móvil.
8-Instalación hidráulica.
9-Centro informático.
10- Puesto de control.
11-Centro de datos.
12-Laboratorio electrónico.

TECNICA

definitiva comercialización. La aportación informática de última generación introducida ahora en el simulador ha hecho de él el más avanzado del mundo en su genero.

Motor 16 ha tenido la oportunidad de ponerse al volante de un Mercedes C y conducir por las carreteras informáticas creadas en el potente ordenador, capaz de procesar 150 millones de órdenes por segundo. La semiesfera donde se reproducen las condiciones de conducción proyecta en su interior un entorno similar al que encontraremos rodando en carretera. Por otro lado, los soportes hidráulicos sobre los que se sustenta el conjunto se encargan de aplicar las fuerzas correspondientes a los desplazamientos y las inercias registradas durante la marcha de un automóvil, incidencias incluidas como puedan ser derrapajes o salidas de la carretera.

Desde la sala de mandos, los técnicos introducen en el programa las variaciones ambientales o físicas y el conductor debe hacer frente a una sucesión de problemas simulados. Día, noche, lluvia, hielo..., todo es posible en breves segundos dentro de este mundo automovilístico creado artificialmente por seis proyectores de imágenes que cubren 180 grados alrededor del vehículo, también con visión trasera. Para terminar de dar el efecto deseado, una serie de altavoces reproducen los ruidos normales en el desplazamiento de un vehículo.

Las 18 toneladas de peso se desplazan a lo largo de siete metros con una agilidad inusitada, creando las sensaciones que se tendrían ro-



dando y desplazándose a velocidades reales sobre el asfalto. Lo más extraño para el conductor «real» en este trayecto virtual es la falta de apoyo de las ruedas sobre el asfalto, siempre transmitidas por las suspensiones y la dirección. En el simulador, el coche parece más bien flotar sobre la carretera que rodar sobre ella.



Los técnicos simulan circunstancias de conducción real mientras que el simulador de 18 toneladas se desplaza hasta siete metros.

En cuanto a sus aplicaciones más directas en el conductor, se comenzó en Estados Unidos utilizando un simulador parecido para valorar los efectos de los medicamentos sobre la capacidad del individuo al volante. En el de Mercedes se ha aplicado también a los efectos del sueño y los somníferos sobre los conductores; así como para constatar que la mayoría de los conductores no saben frenar con la suficiente fuerza ante un imprevisto, lo que sirvió para desarrollar un sistema de frenado de emergencia. Servodirección, ABS, ASR, ESP, cambio automático o suspensiones son otros componentes probados y perfeccionados en el simulador.

Lo ideal es que esta sofisticada instalación única en el mundo pudiera tener sus análogas en la formación de conductores que, sin riesgo, podrían ir familiarizándose con el tráfico y sus exigencias. Algún día, los alumnos de las autoescuelas experimentarían en un simulador antes de iniciarse en la conducción real.

JUAN LUIS SOTO

SIMULADOR DE CONDUCCION MERCEDES

El viaje virtual

En diciembre pasado, y tras meses de perfeccionamiento, volvió a ponerse en funcionamiento el simulador Mercedes. Con él, un conductor puede sentir las vivencias de rodar por una carretera con multitud de situaciones creadas por ordenador.

A pesar de esta última «reinauguración», el simulador que la casa Mercedes Benz posee en Berlín-Marienfelde tiene ya una década de experimentación en su haber. Su principal misión, desde 1985, ha sido el desarrollo de nuevos modelos, así como sus componentes incluso

antes de que se inicie la construcción de prototipos.

Inspirado inicialmente en los simuladores aeronáuticos, dedicados sobre todo a la formación de pilotos, Mercedes ha adaptado su uso a reducir los periodos de desarrollo por los que pasa un automóvil hasta su

MERCEDES FANTASMA

UN sobrio e incluso tétrico edificio de ladrillo oscuro, antigua fábrica construida en 1910 y milagrosamente intacta después de los bombardeos aliados, alberga en las afueras de Berlín el laboratorio de realidad virtual de Mercedes-Benz.

Allí, los técnicos de la marca han creado un Mercedes «fantasma» contenido en un complicado programa informático. Este coche puede cambiar el color de



sus interiores, su tapicería o su equipo a voluntad. Voluntad que será la del cliente cuando se siente en este simulador y se ponga el casco y el guante reproductores. A su alrededor, tendrá una visión de un interior que podrá explorar con su nueva mano virtual y elegir las combinaciones que más le gusten. El Mercedes «fantasma» cambiará con absoluta fidelidad a los deseos expresados por el cliente.

CITROËN XANTIA BREAK

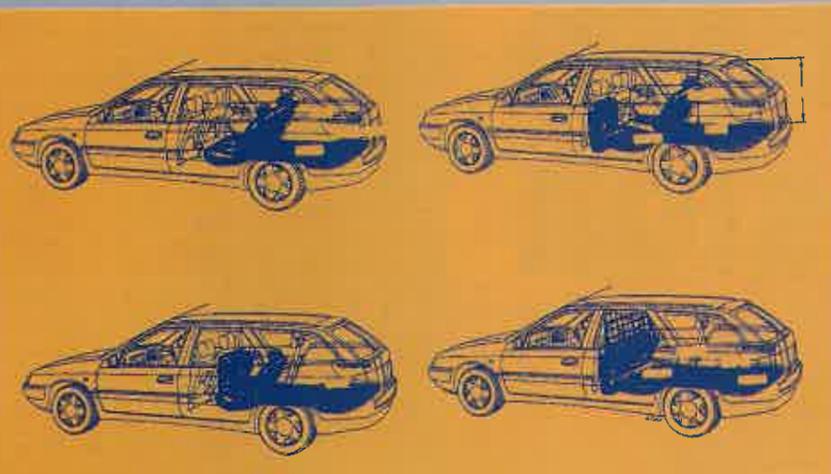
Una nueva dimensión



Citroën pondrá a la venta a partir de septiembre el nuevo Xantia Break, un vehículo con un diseño muy atractivo, entre cuyas ventajas se puede destacar la de poder disponer de un coche para disfrutar del tiempo libre.

LOS coches con carrocería familiar, conocidos con el nombre de «break», están siendo cada vez más apreciados, al menos eso revelan los últimos estudios de mercado. Por poner el ejemplo del segmento M2, modelos en el que están encuadrados el Ford Mondeo, Peugeot 405, Volkswagen Passat o el recién presentado Renault Laguna, por poner unos ejemplos muy significativos, ha experimentado un importante incremento de ventas en Europa, pasando del 11,5 por ciento de cuota de mercado en el 89 al 20,4 por ciento en el 94. La subida en las ventas de este tipo de coches es debida principalmente a que los usuarios que acceden a un coche de esta categoría buscan, cada vez de forma más acentuada, un vehículo que sirva, además de para una utilización cotidiana, para un buen uso en tiempo de ocio. Algo que los coches break ofrecen sobradamente; a una buena habitabilidad interior se une una magnífica capacidad de carga, lo que les confiere una enorme versatilidad de uso.

Citroën, consciente de la buena aceptación de este tipo de vehículos, entra de lleno en el segmento más competido con el nuevo Xantia Break. La marca francesa, con este coche, vuelve a cumplir con la tradición de estar presente entre los coches de esta categoría con un modelo familiar; no podemos olvidar a sus predecesores: el BX Break y anteriormente el GS Break. Estas nuevas versiones del Citroën Xantia, con carrocería familiar, se presentarán a la opinión pública el próximo mes de septiembre, coincidiendo con el Salón del Automóvil de Frankfurt, evento en el que será una de las estrellas. Inmediatamente después de la muestra alemana comenzará su comercialización en Europa; en España podría estar disponible en octubre. En la presentación estática en la que hemos tenido ocasión de presenciar este nuevo modelo, la marca francesa no ha dado a conocer los precios de las diferentes versiones que compondrán la gama, algo



El maletero, con unas dimensiones muy generosas, ofrece una gran capacidad de carga. En los dibujos se pueden apreciar las posibilidades de utilización que ofrece.



que hará poco antes de su comercialización.

El primer aspecto del Xantia Break que cabe destacar es su carrocería. El frontal sigue manteniendo el mismo diseño de la berlina, es más, comparte con ésta las dos puertas delanteras; a partir de aquí, y hacia atrás, todo es nuevo. Para conseguir una línea suave, con una parte trasera del vehículo que estuviera en consonancia con el frontal, el coche crece en altura dos centímetros. Buscando una buena capacidad de carga del maletero el coche ha crecido en longitud 22 centímetros; sigue manteniendo la misma distancia entre ejes de la berlina, lo que han alargado ha sido el chasis. Además, para que las lunetas laterales del maletero quedasen en perfecta armonía con todo el conjunto, ha sido necesario aumentar la anchura de las puertas traseras en 14 centímetros, con lo que han obtenido un acceso mejor a los asientos de atrás.

El resultado final no podía ser más satisfactorio, el Xantia Break es un coche con una línea elegante y muy bien equilibrada, con un aspecto robusto y compacto, realizado por sus ruedas con llantas de 15 pulgadas. Por otro lado, sus dimensiones, mayores que las de la berlina, le dan unas cotas de habitabilidad muy buenas y una capacidad de carga del maletero de las mejores de su segmento, con 512 litros en condiciones normales de uso, pudiéndose llegar a los 1.690 abatiendo completamente los asientos traseros.

El diseño del interior del Xantia Break es similar al de la berlina, los cambios más significativos están en un mayor sitio para los pasajeros.

En este sentido, la marca ha previsto tres cinturones de seguridad en las plazas traseras, para que este asiento pueda ser utilizado por tres ocupantes; éstos, merced a la mayor altura del techo, pueden viajar más cómodamente. En este modelo, Citroën ha previsto tres niveles de ♦♦♦



Es difícil resistirse al nuevo Daewoo Aranos. Por su tecnología. Por sus eficaces medidas de seguridad. Por su exclusivo diseño obra de Bertone y por su impresionante equipamiento. El modelo más alto de la gama, el Aranos CDX, con un motor de 2.000 c.c. y 110 c.v. incluye: Dirección asistida, aire acondicionado, airbag, ABS, barras de protección lateral, compact disc, antena eléctrica, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, asiento del conductor y volante regulables en altura, paragolpes absorbentes auto-regenerativos,

faros antiniebla delanteros, inmovilizador electrónico anti-roboto, reglaje interior eléctrico de faros, apertura remota del maletero, funda porta-esquíes, espejos retrovisores térmicos con reglaje eléctrico... todo por 2.347.184 ptas.*

El nuevo Daewoo Aranos está disponible en otras dos versiones, a partir de 1.980.479 ptas.*, con motorizaciones: 1.8 l. y 2.0 l. Venga a conocerlo a cualquiera de los concesionarios que la completa red Daewoo pone a su servicio. Si desea más información llame gratuitamente al 900 303 900.

*IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos

ARANOS A TODAS LUCES, IRRESISTIBLE.



DAEWOO

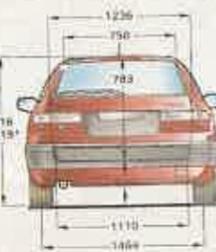
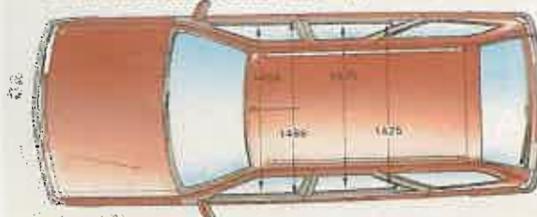
Para los que lo quieren todo



Citroën, en este modelo ofrece opcionalmente una red de protección, un elemento muy práctico que evita, en un frenazo brusco, que la carga golpee a los pasajeros.



El Xantia Break ha crecido con respecto a la berlina.



acabado: X, SX y VSX, cuidando más si cabe todo lo relacionado con la seguridad, de esta forma ofrece airbag de serie en el VSX, siendo de opción en los otros dos niveles. Están desarrollando el airbag para acompañante de este modelo y piensan que podrá estar disponible en opción a partir de diciembre del presente año. Otro elemento que ofrece en opción es una red de protección de la carga, para evitar que en un frenazo brusco pueda golpear a los pasajeros; para ello Citroën ha previsto unos anclajes tras el asiento trasero y otros detrás de los delanteros, éstos últimos para si se carga el coche con el asiento trasero abatido. De serie en todos los Xantia Break, está disponible una válvula anti-fuga de combustible en caso de vuelco, un sistema de corte de inyección en caso de choque y cinturones de seguridad con pretensor.

Para este nuevo modelo, Citroën ha previsto en un principio cinco motorizaciones: cuatro de gasolina y una turbodiesel. Las de gasolina son el motor de 1.8i de 103 caballos de potencia, el 2.0i de 123, el 2.0i 16 válvulas de 135 y el Turbo CT de 150; estos dos últimos son nuevos en el Xantia Break y provienen de la serie XM. El motor de gasóleo es el turbo de 92 caballos de potencia ya conocido en la gama Xantia. Estos motores están acoplados a cajas de cambios manuales, excepto el 2.0i, que equipa una caja de cambios automática de cuatro velocidades ZF. Al respecto hay que decir que el Turbo CT cuenta con una nueva caja de cambios ML 5B, accionada por cable y que tiene la particularidad de ser capaz de transmitir esfuerzos grandes, próximos a los 30 mkg de par. Sobre las cajas de cambios de los Xantia Break, Citroën recomienda un mantenimiento específico. En el caso de las cajas manuales, y utilizando el aceite Total Transmission BV 75W/80W, el engrase es de por vida. Para la caja automática con el aceite Total Fluide ATX y Total Dexron II, la frecuencia de cambio del lubricante de este elemento debe realizarse cada 30.000 kilómetros.

En lo referente a las suspensiones, para este modelo, la marca mantiene los esquemas y geometrías de la berlina y su tradicional sistema hidráulico, esto último en un vehículo de este tipo es muy ♦♦♦

SU SEGURIDAD, UNA OBSESION DE VALEO.



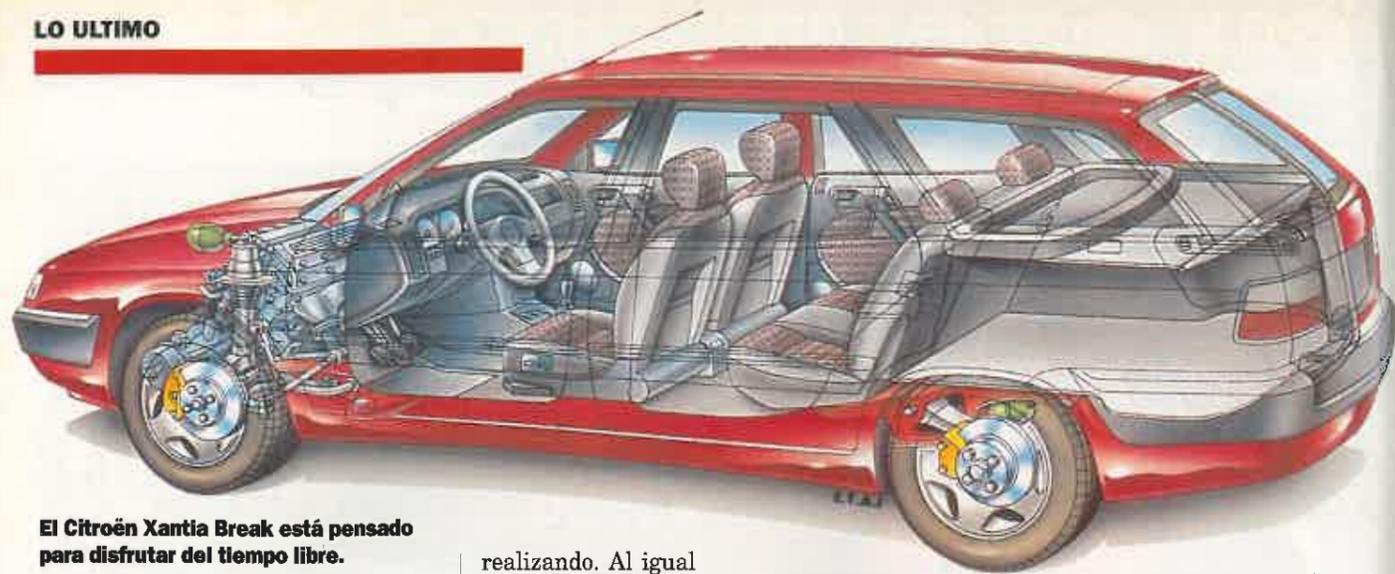
CIBIE

" VD PUEDE ESTAR SEGURO DE SU FRENADA, PERO SI ADEMÁS LLEVA INSTALADO EL PILOTO ADICIONAL DE FRENO, SE ASEGURARA DE LA FRENADA DE LOS CONDUCTORES QUE CIRCULAN DETRAS "

VALEO LIDER EUROPEO EN SISTEMAS DE ILUMINACION Y PROVEEDOR HABITUAL DE LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE AUTOMOVILES, PONE A SU DISPOSICION LO ULTIMO EN SEGURIDAD: EL PILOTO ADICIONAL DE FRENO. UN PRODUCTO CIBIE QUE

COMBINA LA MAS ALTA TECNOLOGIA CON LA ESTETICA MAS INNOVADORA PARA PROPORCIONAR AL AUTOMOVILISTA MAYOR SEGURIDAD EN LA CONDUCCION. EL PILOTO ADICIONAL DE FRENO, VISIBLE A TRAVES DE LOS CRISTALES DE LOS VEHICULOS PERMITE FRENAR MAS RAPIDAMENTE A LOS CONDUCTORES QUE CIRCULAN DETRAS, LO QUE DISMINUYE EL RIESGO DE COLISIONES EN CADENA. UNA VEZ MAS VALEO NOS MUESTRA SU UNICA OBSESION, LA SEGURIDAD DE CADA AUTOMOVILISTA.





El Citroën Xantia Break está pensado para disfrutar del tiempo libre.

importante, porque mantiene en cualquier situación de carga del coche la misma altura al suelo. Además, el sistema hidráulico se puede combinar con el sistema hidractivo en todas las versiones, menos en las equipadas con el motor 1.8. El sistema hidractivo, que es opcional en los motores de 2.0 litros y en el 1.9 TD y de serie en el 2.0 Turbo CT, tiene la ventaja de que el conductor dispone de un mando con dos posiciones, automático y sport, que adecúa el tarado de las suspensiones en función de la circulación que se esté

realizando. Al igual que la berlina, el Xantia Break cuenta con eje trasero autodireccional; además, este modelo tiene a su favor una anchura de vías ligeramente superior a las del modelo del que deriva, siendo esto favorable para conseguir una mejor estabilidad y un mejor comportamiento.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, siendo los delanteros ventilados. En un vehículo de sus características, que va a funcionar en muchas ocasiones con una buena carga, es importante contar con discos ventilados, que proporcionarán una mejor frenada en esfuerzos pro-

longados. Para mejorar el sistema, la marca permite montar en todas las versiones sistema antibloqueo de frenos de la marca Teves, en los niveles de acabado X y SX es opcional, mientras que en el VSX es de serie. Por otro lado, las ruedas en toda la gama Xantia Break son de 15 pulgadas, en el caso del Turbo CT las llantas son de aleación ligera de serie de idéntico diseño a las del Xantia Activa. En los niveles SX y VSX las llantas de aleación se pueden equipar opcionalmente. Por lo que respecta a la rueda de repuesto, la marca francesa es de la opinión de que este es un tipo de coche que por su filosofía está ideado para realizar viajes de largo recorrido, por este motivo se han inclinado por dotar a este coche con una rueda de las mismas características y dimensiones que las otras cuatro.

En Citroën tienen unas previsiones de fabricación de 100 a 200 unidades diarias, lo que supone unos 35.000 coches al año. Producción que en función de las exigencias del mercado podrían incrementar. En principio, con las cinco motorizaciones y los tres niveles de acabado, la gama estará compuesta por un total de diez versiones. Pero con el tiempo éstas podrían incrementarse, en Citroën no descartan ampliar la oferta de motores diesel, que entre los break están resultando ser los preferidos de la clientela. Por otro lado, en países donde su sistema fiscal beneficia a los coches de pequeña cilindrada, podrían estudiar la fabricación de una versión con el motor 1.6i.

MANUEL MADRID

FICHA TECNICA

	2.0 16V	2.0 TURBO CT
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal.	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea.	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección multipunto.	Inyección mult.+Turbo
Compresión	10,4 a 1	80,4 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	135 cv/5.500	150 cv/5.300
Par máximo/r.p.m.	18,7 mkg/4.200	24,5 mkg/2.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantero.	Delantero.
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
DIRECCION Y FRENO		
Sistema	Cremallera asistida.	Cremallera asistida
Frenos, Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos.	Discos vent./Discos.
SUSPENSIONES		
Delantero:	Hidropneumática.	Hidropneumática
Trasero:	Hidropneumática.	Hidropneumática
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.352	1.421
Largo/ancho/alto (mm)	4.660/1.755/1.416	4.660/1.755/1.416
Capacidad del depósito (l)	65	65
Volumen del maletero (l)	512/618	512/618
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de 0 a 100 km/h (s)	11,4	10,8
Velocidad Máxima (km/h)	198	205
Consumo Urbano (l/100 km)	11,5	12,7
A 90 km/h (l/100 km)	6,3	7,0
A 120 km/h (l/100 km)	7,9	8,6



CRX desde 3.280.000 ptas.

¿Quién ha dicho

que el Civic



Civic 3p. desde 2.100.000 ptas.

es único?



Civic Coupé desde 2.690.000 ptas.

Civic

¿Quién ha dicho que el Civic es único? ■ Ahí tienes, por ejemplo, el CRX. Es un Civic, y es biplaza. Y además se descapota con sólo apretar un botón. ■ O el Civic 3 puertas, el auténtico y genuino que ahora tiene dos series limitadas a cual más atractiva: el Civic Match con 90 CV, 16 V, aire acondicionado, dirección asistida, equipo de Hi-Fi Alpine de 100 W, con un precio excepcional y el Civic Dream que ofrece 125 CV, 16 V con distribución variable VTEC, aire acondicionado, dirección asistida, el mismo equipo de Afs Fidelidad, llantas de aleación, volante y cambio de marchas en piel y un precio genial. ■ Y por supuesto el Civic Coupé. Tan Civic como el que más, que ahora con su nueva serie limitada Grand Slam equipada de serie igual que el Civic Match y disponible en 102 y 125 CV, es más atractivo que nunca. ■ El Honda Civic no es un coche. Son tres. Aunque todos ellos igual de únicos. Basta con salir a la calle para comprobar que no hay nada que se les parezca. ■ Para más información llame al 900 30 80 80.



Lubricante recomendado ELF

En los Concesionarios Honda podrá ampliar a 4 años la garantía de 2 años que ya tienen todos nuestros automóviles



PORSCHÉ 911 TURBO

FIERA DOMADA

Quien podía pensar, hace más de 30 años, cuando apareció el primer antecesor del 911, que con el tiempo existiría una versión de calle con más de 400 caballos de potencia.

PORSCHÉ 911 TURBO

VIRTUDES

Rendimiento del motor

Funcionamiento del cambio

Frenos excelentes

DEFECTOS

Precio elevado

Consumo elevado

Conducción muy exigente

PRECIO: 20.039.680 PTAS.

DISEÑO

ACABADO

PRESTACIONES

CONFORT

SEGURIDAD

CONSUMO

PRECIO

★★★★

★★★

★★★★★

★★★

★★★★★

★

★★★

SIN lugar a dudas, el Porsche 911 Turbo es un claro ejemplo de lo que la tecnología del automóvil ha

evolucionado en las últimas décadas. No hace tanto tiempo parecía descabellado pensar en un coche con motor por detrás del eje posterior y 408 caballos. Pues bien, la última generación del Porsche Turbo ha deshecho todas las teorías sobre la cuestión con un vehículo sorprendente en algunos aspectos.

Escribir de un coche de más de 400 caballos resulta siempre complicado, ya que no es frecuente bregar ●●●





con estas potencias y, por lo tanto, hay que evitar que el exceso de caballería nos envenene las ideas y sólo podamos apreciar aceleraciones fulgurantes por doquier.

Evidentemente, el Porsche 911 Turbo es una sobredosis de potencia y mucho más, ya que lo que realmente llama poderosamente la atención es la doble personalidad conseguida.

La inyección de potencia se ha conseguido gracias a la adopción de un

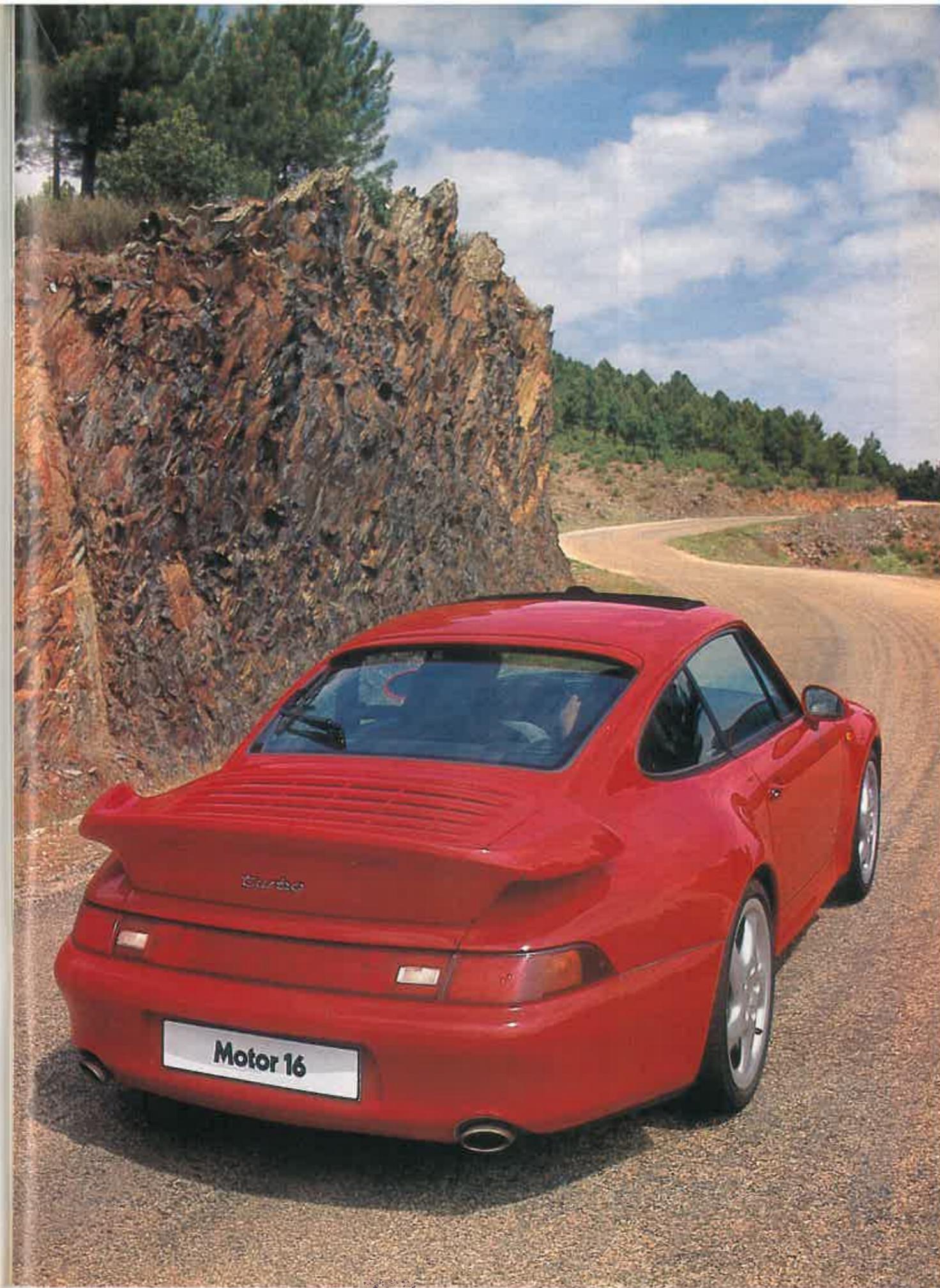
sistema de alimentación por doble turbocompresor, de forma que cada uno alimenta simultáneamente a una bancada de tres cilindros. Un intercambiador de calor y una avanzadísima gestión electrónica permiten disponer de un motor potente y versátil. Para los puristas, calificar de versátil al motor de un Porsche de más de 400 caballos puede resultar una afrenta, pero es que no hay más que echar una ojeada a la curva de par y ver

que a 2.500 vueltas se dispone de más de 45 mkg, es decir, más que lo que tiene un BMW 740i, por decir un ejemplo, como cifra de par máximo. En términos prácticos, esto quiere decir que por debajo de las 4.000 revoluciones por minuto el Porsche se muestra dócil y previsible. Se puede conducir con toda suavidad por el más congestionado de los tráfico urbanos, sin tirones y sin tener que abusar del embrague. Ahora ♦♦♦



El aspecto interior del Porsche Turbo apenas difiere del resto de la familia. El pomo con las seis velocidades grabadas se hace notar. Hay airbag para el conductor y el acompañante.

Las llantas de aleación son huecas para aligerar el peso del coche.





Las plazas posteriores son anecdóticas pero suficientes para una emergencia.



La postura al volante es buena y se ha reducido el esfuerzo sobre los pedales.



Los altavoces del equipo de alta fidelidad están repartidos por el habitáculo.

bien, profundizar en el conocimiento de los 408 caballos requiere un alto nivel de conducción y bastante valor, ya que el Porsche Turbo puede ser uno de los coches de calle más próximos a lo que es un coche de carreras.

Al margen de su ya mencionada faceta tranquila, el Porsche tiene un aspecto que podríamos denominar dulce. Este se encuentra cuando se mantiene el motor girando en torno a las 4.500 revoluciones. En estas circunstancias se dispone de una potencia enorme que se deja notar con progresividad y que permite ser sofisticada con precisión. Las excelentes posibilidades de los frenos, la dirección y el bastidor en general per-

miten rodar a un excelente ritmo con un elevado margen de seguridad. La tracción a las cuatro ruedas se muestra igualmente decisiva en cuanto el suelo se humedece un poco. El siguiente nivel es el que sólo está permitido a los más atrevidos. Las aceleraciones que se consiguen cuando se pisa a fondo el acelerador son fulgurantes, con unos frenos capaces de clavar el 911 en distancias mínimas. Cuando el indicador digital de la presión de los compresores sube, hay que agarrarse fuerte al volante. Sobre asfalto seco se puede decir que es imposible hacer perder un ápice de motricidad. Es un claro ejemplo de coche que hay que conducir con el acelera-

dor ya que, dada la potencia, la influencia del pie derecho es decisiva a la hora de negociar una curva. A pesar de su reparto de peso (60 por ciento detrás y 40 delante) es difícil hacer que el eje posterior pierda la compostura. Por contra, el Turbo no hace concesiones y hay que mantener siempre las dos manos en el volante, incluso para ir en línea recta. Sin duda se trata del mejor de la saga Turbo pero, salvo para los caprichosos, su existencia es difícilmente justificable, sobre todo si nos acordamos del Porsche Carrera 4.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

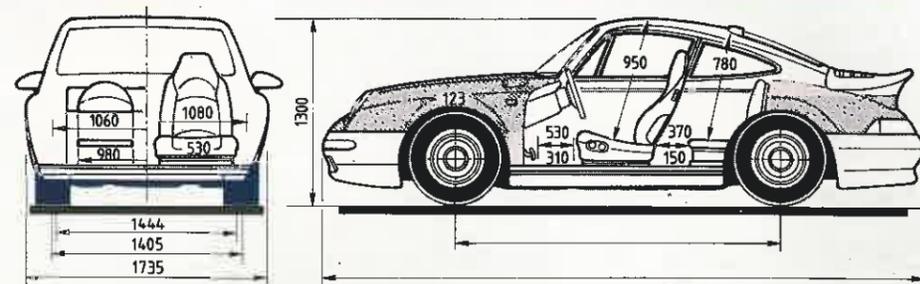


Bajo el alerón posterior del coche se encuentra el potente motor de 408 caballos. Este queda casi oculto por el generoso intercambiador de calor (intercooler).



El pomo del cambio realza el toque exclusivo que ofrece el Porsche 911 Turbo.

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Trasero longitudinal de seis cilindros opuestos. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas por bancada accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos Refrigerado por aire. Cilindrada: 3.600 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 100 mm. Carrera: 76,4 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 408 CV (300 Kw) a 5750 rpm. Par máximo: 55,1 mkg (540 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica y dos turbocompresores. Combustible: 98 RON sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de seis velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,4 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 46,0 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De piñón y cremallera, servoasistida. Vueltas volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 322 mm). Traseros: Discos ventilados (ø 322 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Suspensión independiente de brazos oscilantes transversales. Trasera: Eje de doble biela transversal.

RUEDAS

Neumáticos: 225/40 ZR 18 delante y 285/30 ZR 18 detrás. Llantas de aleación de 18 x 10 J pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.500 kg. Capacidad del depósito de combustible: 73,5 l (92 l. opcional).

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	290
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	12,4
1.000 m salida parada	22,8
De 0 a 100 km/h	4,3
Recorriendo (metros)	66,8
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 5ª	17,2
400 m desde 40 km/h en 6ª	19,5
1000 m desde 40 km/h en 5ª	28,7
1.000 m desde 40 km/h en 6ª	33,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	9,0
recorriendo (metros)	250,3

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29,5 km/h de promedio	22,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	10,1
En conducción rápida	24,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	11,7
A 140 km/h de cruceo	14,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	17,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	366

FRENOS

A 60 Km/h: 14,2 m.	A 100 Km/h: 39,1 m.
A 120 Km/h: 59,4 m.	

SONORIDAD

Al ralentí: 60,8 dB.	A 60 Km/h: 67,7 dB.
A 90 Km/h: 68,8 dB.	A 120 Km/h: 71,3 dB.
A 140K m/h: 73,9 A	Topo: 82,4

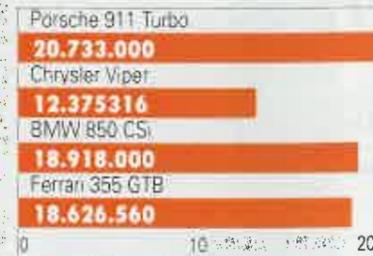
EQUIPAMIENTO

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			●
Elevavinas eléctricos del.	●		
Elevavinas eléctricos tras.		●	
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante regulable		●	
Asiento regulable en altura	●		
Asiento post. partido	●		
Apertu. maletero desde el int.	●		
Aire acondicionado	●		
Climatizador automático	●		
Salida de aire plazas post.		●	
Techo solar			●
Llantas de aleación	●		
Lavafaros	●		
Limpia luneta post.	●		
Faros antiniebla	●		
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●		
Airbag acompañante	●		
Pretensor cinturones	●		
Asiento para niños		●	
Reposacabezas traseros		●	

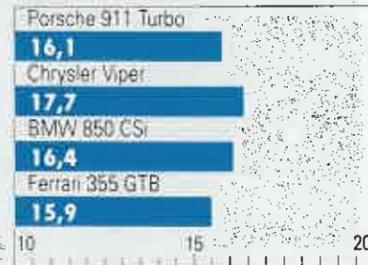
OPCIONES:
 Calefacción asientos: 106.240 ptas.
 Paragolpes absorbentes: 74.240 ptas.
 Radio Porsche CR10: 29.440 ptas. Control automático de velocidad cruceo: 103.680 ptas. Sujeción lumbar de asiento derecho: 113.920 ptas. Preinstalación teléfono: 96.000 ptas. Techo solar eléctrico: 331.500 ptas. Procesador de sonido digital: 186.880 ptas. Cambiador seis discos CD: 202.240 ptas. Asientos de cuero soft look: 72.960 ptas. Interior completo de cuero especial: 72.960 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



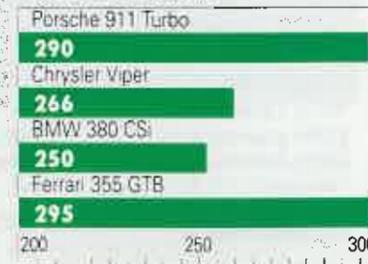
CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)



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



VELOCIDAD MAXIMA (En km/h)



CONCLUSION

No es tarea fácil encontrar rivales para un coche superlativo como es el 911 Turbo. De los tres aquí presentes, el que más difícil se lo pone es el Ferrari. Sin duda el equilibrio del deportivo italiano contrarresta las excelencias del motor del Porsche. La elección es complicada y no se puede llevar a términos de la razón, ya que son decisiones que se toman con el corazón. Por su parte, el Viper es el elemento anecdótico. Mucha potencia a buen precio pero pocas posibilidades de disfrutarla. El BMW 850 es el más burgués. En este coche no se hacen tantas concesiones a la velocidad y se contempla el confort de los ocupantes con más mimo.

COMPRADOR

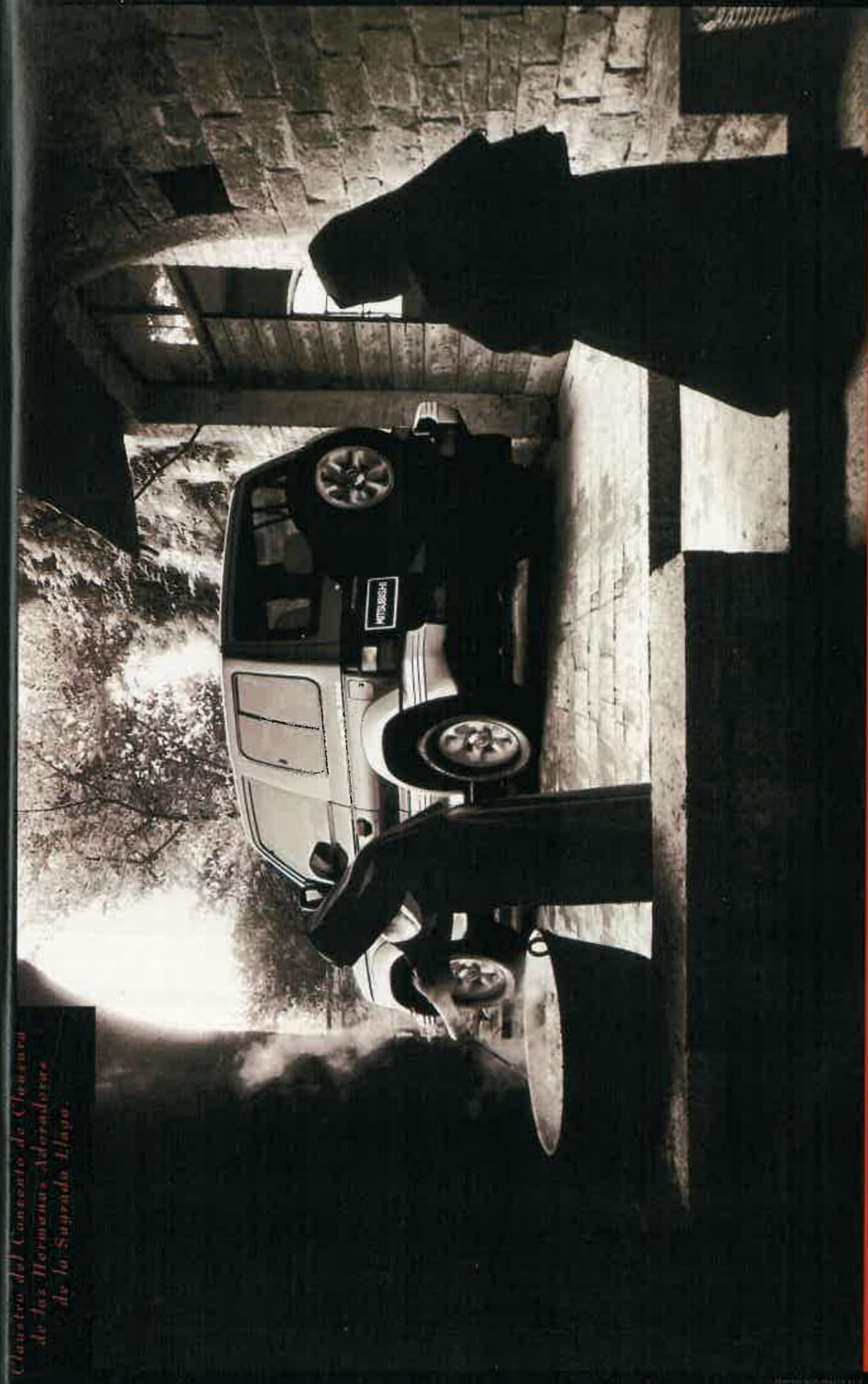
Importador: Porsche España, S.A. Avda de Burgos 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Red de postventa:** 19 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje.

ADQUISICION

FINANCIACION Entrada mínima: **SEGURO** 2.076.600 ptas. **Plazos:** 48 de 534.524 ptas. **Seguro mínimo obligatorio:** 46 660 ptas/año. **Precio final aplazado:** 27.733.766 ptas. **Seguro Todo Riesgo:** 1.224.400 ptas/año. **COSTE POR KM. Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 129,14 ptas/km. **Coste financiero:** 342,47 ptas/km. **Coste por km. Total:** 471,61 ptas/km. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carnet.



Claustro del Convento de Clonura de las Hermanas Adoradoras de la Sagrada Eucaristía



Donde te lleve un Montero ES MUY DIFÍCIL QUE LLEGUE NADIE



Red de Concesionarios 000 350 250

Cielo azul de serie



FORD ESCORT CABRIO CLX 1.6i

En cuanto llega el buen tiempo, motos y coches descapotables invaden las carreteras. Así que para no ser menos, esta semana toca despeinarse con el más nuevo de los cabrios llegados al mercado.

FORD ESCORT CABRIO 1.6

VIRTUDES	DEFECTOS
Arco central de seguridad	Visibilidad lateral trasera
Luneta trasera de cristal	Poca rigidez del chasis
Calidad de acabado	Carece luz de reserva gasolina

PRECIO: 3.094.000 PTAS.

Motor 1.6
Prueba

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

S I hay que destacar algo de los nuevos productos de Ford es la comodidad. Recordaremos que la nueva gama Escort varió su aspecto exterior ligeramente para darle una cierta uniformidad con sus hermanos de marca (ópticas y calandra nuevas), e introdujo una serie de mejoras mecánicas, todas ellas con miras a reducir el nivel sonoro dentro del habitáculo y aportar mayor comodidad a sus ocupantes. El Ford

Escort Cabrio, no obstante los inconvenientes típicos en este tipo de vehículos, también es un coche cómodo.

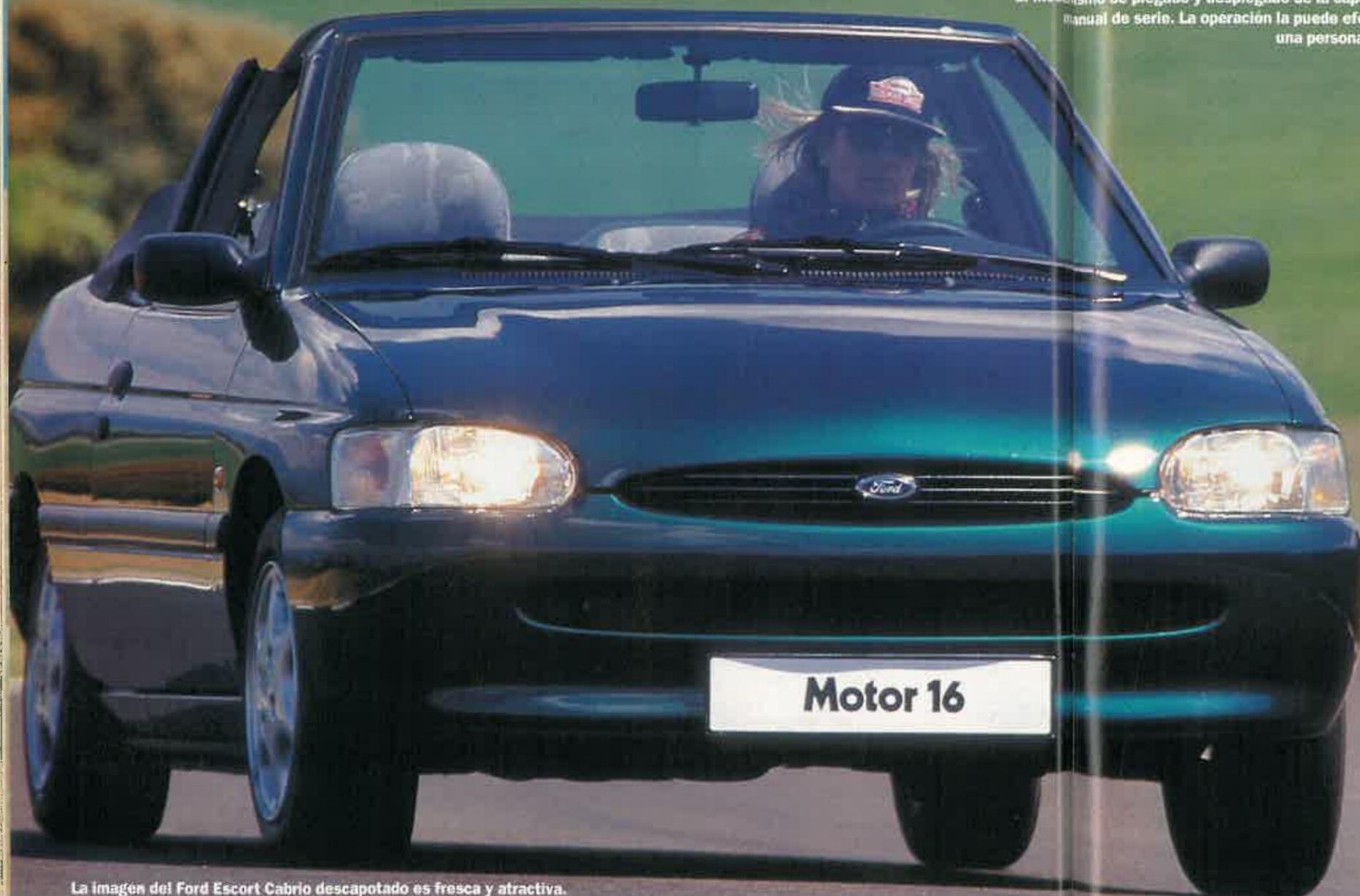
Los descapotables no dejan de ser coches de capricho. Son más caros que el modelo correspondiente de techo rígido, en este caso el Escort Cabrio cuesta aproximadamente un millón de pesetas más que su homólogo de techo duro. Y plantean una serie de inconvenientes que ♦♦♦



La postura al volante es cómoda y los relojes del cuadro se leen con claridad.



El mecanismo de plegado y desplegado de la capota es manual de serie. La operación la puede efectuar una persona sola.



La imagen del Ford Escort Cabrio descapotado es fresca y atractiva.

las berlinas de las que derivan no tienen. Es decir, disponen de menor capacidad del maletero así como de

co evita también, en gran medida, las torsiones de una carrocería a la que le han quitado la parte supe-

espacio para los pasajeros de la parte de atrás. Evidentemente, la capota de lona se deteriora antes que un techo de chapa. El terrorismo callejero les afecta en mayor medida porque las navajas se hunden sin resistencia en un techo de lona. Es de cajón que son más ruidosos y menos estancos. También la visibilidad trasera y lateral es peor que en la berlina, así como la aerodinámica. Son más sucios, puesto que si viajamos a techo abierto más de un mosquito o detrito ambiental se introducirá en su parte trasera. No se pueden cargar los esquís en el techo. Se deprecian antes. Y por último son menos seguros en caso de vuelco y la carrocería presenta torsiones al ser menos rígida.

Pero a pesar de sus numerosos inconvenientes, los coches descapotables tienen su público. Generalmente gente tranquila, que descubre su coche para poder viajar con la plena percepción de los cinco sentidos.

Salvo excepciones muy caras, los actuales descapotables no son modelos desarrollados expresamente para este uso, sino que son versiones a las que le han cortado el techo. Y esto se nota tanto estéticamente como en comportamiento dinámico. El Ford Escort Cabrio vestido no tiene nada que ver con la imagen que tiene descapotado, fresca y atractiva. Y en carretera, las torsiones del Cabrio hacen que el comportamiento sea peor que el de la berlina de la cual deriva.

Para compensar la falta de rigidez de la carrocería, el Escort Cabrio incorpora un arco central que, en opinión de muchos, afea su aspecto, pero que es un elemento poco más o menos que imprescindible para salvaguardar la cabeza en caso de vuelco. Se supone que este ar-

rior. Pues bien, el Escort Cabrio se comporta casi como una berlina si se circula por carreteras en buen estado. Pero en cuanto el pavimento se deteriora, la carrocería del Cabrio se mueve a un ritmo acorde con las ondulaciones del asfalto. Es parte del precio que hay que pagar por el placer de tomar el sol mientras se conduce.

Otro de los inconvenientes de un descapotable es el de tener una visibilidad mediocre, con la capota puesta, claro está. El Escort Cabrio ofrece una visibilidad trasera bastante buena, puesto que la luneta posterior no es de tamaño reducido y sobre todo porque es de cristal con resistencia eléctrica para el desempañado. Se evita así el deterioro y la mala visión que ofrecen las lunas de plástico. Sin embargo, la lona del techo resta visibilidad en la parte lateral posterior.

El mecanismo de apertura y cierre de la capota es manual de serie, si se desea uno eléctrico el desembolso es de 116.000 pesetas. La operación de quitar o poner la capota es sencilla y la puede efectuar una persona sola. Lo único complicado es abrochar los corchetes de la funda protectora. Los corchetes resultan duros de abrochar y, además, los de las zonas más complejas se desabrochan sistemáticamente.

En el interior, el Cabrio dispone de menos espacio que el Escort en sus plazas traseras. De todos modos, dos adultos caben sin problemas y el acceso se facilita al correr la banqueta al tiempo que se abate el respaldo del asiento delantero. La banqueta vuelve luego a su posición inicial. El maletero, como es lógico al dar cobijo a la capota una vez plegada, también dispone de menor volumen que el Escort de techo duro, unos 115 litros me- ♦♦♦



El maletero se comunica con el interior.



El arco central no estorba para entrar.



Los asientos delanteros son amplios.

nos. La rueda de repuesto es de tamaño normal, lo que evita más de un inconveniente en caso de pinchar. Lo que no es práctico es que el maletero sólo se pueda abrir desde el exterior con llave.

La calidad del Escort Cabrio es notable y pasó la prueba de estanqueidad con capota puesta por un túnel de lavado sin rastro de goteras. Destacan los asientos delanteros por su amplitud y sujeción; las ventanillas traseras que, aunque de tamaño reducido, no son fijas sino que se abren; la guantera delantera con cerradura; y los cajones y bolsillos para guardar pequeños objetos. Pero se echa en falta un chivato lu-

minoso cuando la aguja que marca el nivel de la gasolina entra en la zona de reserva.

El arco central no estorba para acceder a las plazas traseras del Cabrio y en él están anclados los cinturones delanteros así como dos asas para sujeción de los viajeros de la parte de atrás. Agarrar los cinturones delanteros cuesta un poco al estar el anclaje retrasado.

El motor de 90 caballos de 16 válvulas es discreto y empuja a partir de las 3.000 revoluciones por minuto. En quinta velocidad le cuesta recuperarse. De todos modos para el usuario que quiera algo más de motor, se vende una versión de 1.800

centímetros cúbicos de 105 caballos por unas 450.000 pesetas más. Esta versión incluye, entre otras cosas, capota eléctrica en su equipamiento de serie.

El Escort Cabrio sigue la tónica de los nuevos productos de Ford: suavidad y confort. La capota se pliega fácilmente y dispone de luneta trasera de cristal. El arco central es una buena medida de seguridad pero no evita la falta de rigidez de la carrocería, que se acusa sobre todo cuando se circula por carreteras bacheadas.

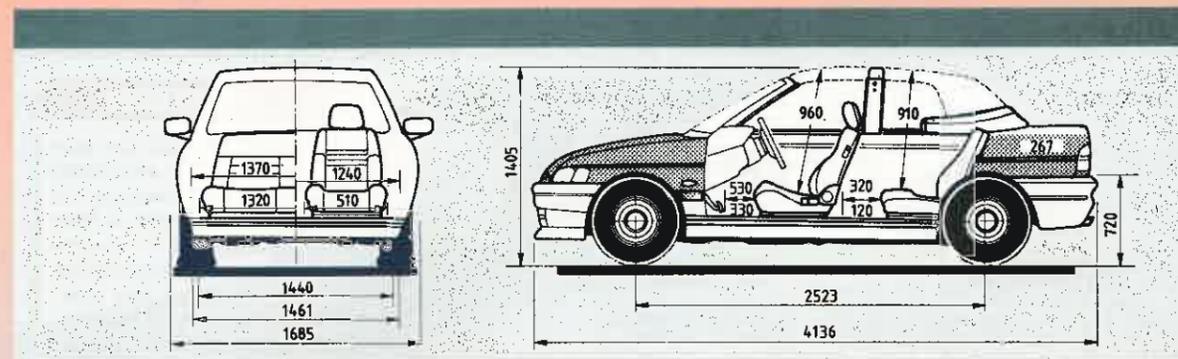
S.G.P.

FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



90 caballos tiene el motor de 16 V.

El interior dispone de varios huecos y bolsillos para depositar pequeños objetos.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de 5 apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.597 c.c. Diámetro del cilindro: 88 mm. Carrera: 76 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 90 CV (65 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (134 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: 95 RON sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, servoasistida. Vueltas volante entre topes: 2,9. Diámetro de giro: 10 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 240 mm). Traseros: Tambores (ø 180 mm). Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson, amortiguadores de gas y barra estabilizadora de 16 mm. Trasera: Sem independiente de brazos tirados, amortiguadores de gas.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 13. Llantas de acero de 5 X 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.164 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	173
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	18,6
1.000 m. salida parada	34,3
De 0 a 100 km/h	12,6
Recorriendo (metros)	215
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h en 4ª	19,9
400 m. desde 40 km/h en 5ª	21,9
1.000 m. desde 40 km/h en 4ª	37,1
1.000 m. desde 40 km/h en 5ª	41,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	13,7
recorriendo (metros)	384
De 80 a 120 km/h en 5ª	20,5
recorriendo (metros)	577

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	10,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,6
En conducción rápida	11,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,7
A 140 km/h de cruceo	10,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	547

FRENOS

A 60 Km/h: **19 m.** A 100 Km/h: **55 m.** A 120 Km/h: **78,3 m.**

SONORIDAD

Al ralenti: **40,8 dB.** A 60 Km/h: **61,2 dB.** A 90 Km/h: **67,5 dB.** A 120 Km/h: **72,1 dB.** A 140K m/h: **74,5 dB.** A Tope: **80,6.**

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Reloj de carga batería		●	
Ordenador de abordó		●	
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.		●	
Retrovisores reg. a distancia		●	
Volante regulable		●	
Asiento regulable inclinación	●		
Asiento post. partido		●	
Apertu. maletero desde el int.		●	
Aire acondicionado			●
Climatizador automático			●
Salida de aire plazas post.			●
Capota eléctrica			●
Llantas de aleación			●
Lavafaros			●
Limpia luneta post.			●
Faros antiniebla			●
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●		
Airbag acompañante			●
Pretensor cinturones	●		
Asiento para niños			●
Reposacabezas traseros			●

OPCIONES:

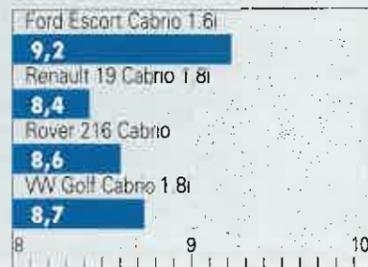
Capota eléctrica: 116.000 ptas. Aire acondicionado: 171.000 ptas. Pintura metalizada: 37.000 ptas. ABS: 130.000. Llantas de aleación: 91.000 ptas. Radiocasete: 41.000 ptas. Airbag acompañante: 70.000 ptas. Paquete seguridad (airbag acompañante y ABS): 173.000 ptas. Paquete prestigio (aire acondicionado, pintura metalizada y radiocasete): 198.000 ptas. Paquete Jazz 3 (Pintura metalizada y radiocasete): 51.000 ptas. Seguridad mecánica Ford 3 años o 50.000 km.: 45.000 ptas. 4 años o 100.000 km.: 90.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)



CONCLUSION

Está claro que las dos opciones más baratas en vehículos descapotables medianos son el Ford Escort Cabrio y el Rover 216 Cabrio. El Rover, algo más barato, es más grande de carrocería y también más potente, 122 caballos. El Escort hace gala de una rigidez especial a la que contribuye en parte una barra de protección central. En cuanto al Renault 19 Cabrio y el Volkswagen Golf Cabrio, unas 300.000 pesetas más caros que el Escort, disponen de menos elementos de serie en su equipamiento, alcanzan una potencia parecida y la cilindrada roza los 1,8 litros. El Renault 19 es el único que integra funda rígida para guardar la capota.

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



SONORIDAD (A 120 Km/h, en decibelios)



COMPRADOR

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.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 309.400 ptas. Plazos: 48 de 79.641 ptas. **Precio final aplazado:** 4.132.152 ptas. **COSTE POR KM. Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 30,4 ptas/km. **Coste financiero:** 51 ptas/km. **Coste por km. Total:** 81,4 ptas/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 65.062 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 242.728 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



Sorprendente, ¿no?



Nuevo TATA TelcoSport

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



La versión pick-up Telcoline completa la gama TATA Telco. P.V.P. 1.699.400.- Ptas. IVA y transporte incluidos. compare ahora el nuevo TATA TelcoSport. ¿Verdad que es sorprendente?

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.

Solicite mayor información en la Red Oficial de Concesionarios.

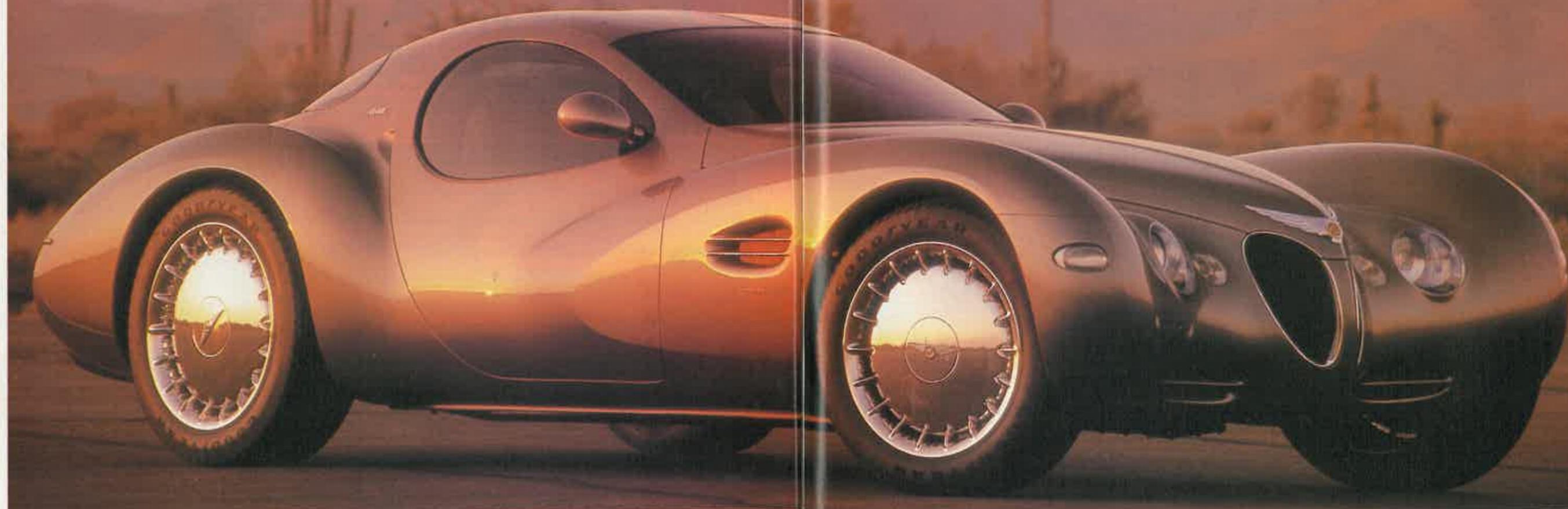
Alava (Vitoria) LESA MOTOR Tlf 945-133788 • Alicante MOTRASA REPUESTOS, S.A. Tlf. 965-241142 • Albacete INDOALBA, S.L. Tlf. 987-523385 • Almería TALLERES ROBE, S.L. Tlf. 950-221500 • Asturias (Oviedo) ELMA MOTOR, C.B. Tlf. 985-285653 • Badajoz (Almendralejo) AUTOMOCION CARRASCO, S.L. Tlf. 924-663108 - (Villanueva de la Serena) AUTOMIRAFLORES, S.L. Tlf. 924-841866 • Barcelona GESTIV DE AUTOMOCIO, S.A. Tlf. 93-4909763 • (Granollers) VALVERDE MOTOR Tlf. 93-8709614 • Burgos JULIAN AUTO, S.L. Tlf. 947-260948 • 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. 942-580228 • Castellón CASTELLON CENTER Tlf. 964-250080 • 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. 957-500648 • Gerona (Ruedillos de la Selva) DISTRIBUCIONES BOADELLA, S.L. Tlf. 973-476100 • Granada AUTOMOVILES VALDIVIESO Tlf. 958-168137 • Huelva MOTOR LAS TRES R, S.L. Tlf. 959-286222 • Jaén TRACCION JEN, S.L. Tlf. 953-265405 • Lérida SEGRIA MOTOR, S.L. Tlf. 972-248936 • Madrid AUTO TALLERES CABRANQUEL Tlf. 91-4669700 • FILIPINAS MOTOR, S.L. Tlf. 91-830058 • POWER CAR, S.L. Tlf. 91-5645558 • TRAMER Tlf. 91-311900 • (Fuencalvadra) TAMARIT CARS, S.L. Tlf. 91-6972682 • O'Higgins) RUEDAUTO AUTOMOVILES, S.A. Tlf. 91-8514808 • Málaga TECNIESTE, S.A. Tlf. 952-247700 • Melilla J.R. LALCHANDANI, S.A. Tlf. 952-684080 • Murcia ALCARAZ MOTOR, S.L. Tlf. 968-250683 - (Iorca) GARAJE LA HOYA, S.L. Tlf. 968-481751 • Pamplana EZCURDIA, S.L. Tlf. 949-146811 • Roja (Loayola) GARTEVEHICULOS INDUSTRIALES, S.A. Tlf. 941-201644 • Salamanca GENARCAR, S.L. Tlf. 923-244510 • Sevilla HONVER-MOTOR GROUP Tlf. 95-4521622 • Tarragona (Reus) TOGLIATTI, S.L. Tlf. 977-220645 • Teruel TUROMOVIL, S.L. Tlf. 978-601088 • Toledo (Talavera de la Reina) AUTOMOVILES VALLEJO, S.A. Tlf. 925-803336 • Valencia PACO PEREZ, S.A. Tlf. 961-920761 • Valladolid TU AUTO, S.L. Tlf. 983-776758 • Vizcaya (Bilbao) JAPE MOTOR, S.L. Tlf. 944-278327 • Zamora MANUEL ALONSO VERA, S.L.



El mito
se vuelve
eterno



Más de un visitante se preguntó durante el pasado Salón de Detroit si lo que tenía frente a sus ojos era un coche fantasma. Centelleante e impoluto, este enorme coupé de Chrysler con formas y nombre de Bugatti es un automóvil totalmente real, y rabiosamente actual.



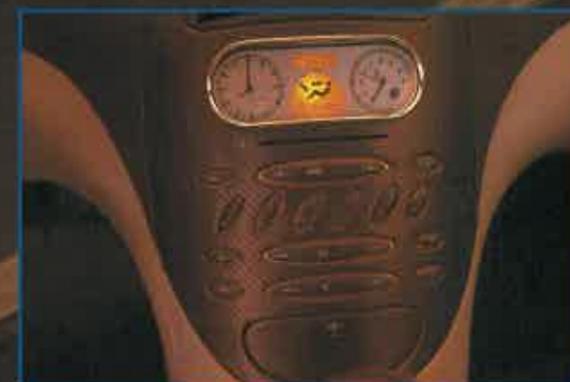


Los relojes analógicos, indispensables en estos tiempos de cristales líquidos para distinguirse, poseen un precioso diseño retro.



Jack Crain es el responsable del diseño de este Bugatti, realizado por Chrysler y Metalcrafters, y que seguramente hubiera causado pavor en los años 30. Son nada menos que 360 caballos de potencia los que dispone el pie derecho para lanzar al precioso deportivo a través de un fantástico viaje por el tiempo. El motor es un ocho cilindros de cuatro litros resultante de ensamblar longitudinalmente dos bloques de dos litros cada uno provenientes del Chrysler Neon y con el poderoso resultado recalado anteriormente.

La idea del Atlantic no nos parecerá tan extraña si descubrimos a sus creadores. En los años 70, John Gaffoglio (este apellido italoar-



La consola central está moldeada en fibra de carbono, un material sintético que parece haber superado en nobleza a la madera.



El interior del Chrysler Atlantic es un compendio de las artesanías más finas al servicio del automóvil. Acabado en elegantes marrones y cremas, todo el guarnecido de este coche destila calidad, diseño y «savoir faire». El pequeño habitáculo biplaza se encuentra lujosamente equipado.



gentino ya es toda una pista) fundó junto a sus tres hijos la compañía Metalcrafsters al sur de California (otra pista que encarrila la deducción sobre la génesis de este coche). George, Rubén y Marcelo se dedicaron inicialmente a reconvertir y preparar Ferrari Daytona descapotables hasta que, en 1979, recibieron el primer encargo de Chrysler: el Maserati TC. Desde entonces la unión ha sido bienavenida, tanto que ha dado frutos tan jugosos como el Viper o el Prowler. Pero ahí no se acaba la cosa y la hacendosa familia Gaffoglio, que en la actualidad emplea a cien personas en su fábrica, recibe encargos tan lejanos como el de Mitsubishi para resolver el techo retractil del 3000 GT o de Mercedes para desarrollar la carrocería del Swatchmobile. Sin embargo, la producción propia de tan exclusivas creaciones nunca excede de 10 ó 20 coches.

Pero volviendo al caso que nos ocupa, hay que hacerse una idea de lo que significa recuperar ahora las preclaras visiones automovilísticas de Bugatti. En el Atlantic nos encontramos con una distancia entre ejes tan larga como la de un BMW Serie 7 y un

pequeño habitáculo biplaza, lujosamente equipado. Maniobrar no se hace nada fácil y menos con los enormes neumáticos Goodyear especiales que cuesta mover con la dirección de origen Viper.

Pero lo que más cuesta es sustraer la atención del detalle, verdadera razón de existir del Atlantic. Si por fuera embelesa con sus inmensos pasos de rueda, su apariencia de insecto metálico, sus inconfundibles ventanillas, las auténticas piezas de joyería del anagrama, los grupos ópticos..., por dentro el coche deja de serlo para convertirse en un compendio de las artesanías más finas. Acabado en elegantes marrones y cremas, todo el guarnecido de este coche destila calidad, diseño y «savoir faire».

Bajo unas líneas que, no por menos clásicas, parecen tan vigentes como si hubieran sido recientemente descubiertas, se esconde una pequeña atmósfera egoístamente exclusiva. La consola central está moldeada en fibra de carbono, un material sintético que parece haber superado en nobleza a la tradicional y artesanal madera. Los preciosos relojes analógicos, indispensables en estos

tiempos de cristales líquidos para distinguirse, tienen un precioso diseño retro que los hace casi hipnóticos a la vista.

Contrastando, el volante es digno de un coche de años futuros y la ausencia de palancas desconcertaría a nuestros abuelos en cuanto al manejo del coche. La caja de cambios automática tan sólo se manifiesta por una pequeña palanca a modo deportivo que sobresale por una fina ranura del montante central.

No hay que hacerse ilusiones, este ejemplar, realizado cuidadosamente a mano, es tan sólo una glorificación del antiguo concepto del dos plazas deportivo. Se trata de una reminiscencia en el mundo de los actuales Viper que pugna y opta, con éxito asegurado, por una inigualada visión de Jean Bugatti. El Tipo 57 fue presentado en el Salón de París de 1934 y significó un cisma entre padre e hijo por cuanto el nuevo modelo se apartaba de las líneas maestras. Ettore mandó destruir los planos y así se perdieron las aportaciones de Jean como eran las suspensiones independientes y un novísimo motor biárbol. El caso, es que al final el sucesor se

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.



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 vales 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. Las bases están depositadas ante notario. Promoción válida sólo para Península y Baleares.

CHRYSLER ATLANTIC



Con un motor de ocho cilindros de cuatro litros, el Chrysler Atlantic posee 360 caballos.



Todos los detalles destilan una enorme distinción, parecen auténticas piezas de orfebrería.

salió con la suya y ello significó el relanzamiento de una marca que atravesaba por apuros comerciales. Medio siglo más tarde, cuando los problemas de la suspensión independiente (entonces aún por ballestas), los motores de dos árboles de levas y muchas más interioridades mecánicas están reducidas a un problema casi anecdótico, renace con

todo su esplendor el espíritu Bugatti, con un Tipo 57 muy *sui generis* pero que seguramente habrá conseguido el entusiasmo visto bueno de Jean. Aunque, en el ca-

so del Cavaliere Ettore, preferimos no adelantar acontecimientos.

J.L.S./AUTOCAR



Copyright Motor 16, 1994. Prohibida su reproducción.

PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● 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 Sp	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 Sp	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 Sp 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 Sp 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 Sp 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	Serie	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	Serie	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	Serie	100.000	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	150.000	Serie

ARO															
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0								

ASIA MOTORS															
Roosta 2.2 iX T. Lona	2.029.190	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	-	106.800	-	50.850
Roosta 2.2 iX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	-	106.800	-	50.850

AUDI															
● 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	Serie	167.000	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	167.000	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	Serie	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	Serie	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	Serie	Serie	Serie
● 80 RS-2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	270.000	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0	3.735.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● Coupé 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6	4.656.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 V6 Quattro	5.183.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6	5.207.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 V6 Quattro	5.713.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-2 Quattro	7.286.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	Serie	Serie
● A6 2.3	4.487.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.6 V6	5.064.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.6 V8 Aut.	5.407.000	2.598	150	207	11,5	11,3	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.6 V8 Quattro	5.588.000	2.598	150	208	10,1	11,5	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.8 V6	5.831.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.8 V6 Aut.	6.145.000	2.771	174	217	10,2	11,6	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.8 V6 Quattro	6.349.000	2.771	174	218	9,1	11,8	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 S-6 2.2 Quattro	8.509.000	2.226	230	241	6,7	12,1	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 S-6 4.2 V8 Quattro	10.008.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A6 2.5 TDI	4.952.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.5 TDI 140 CV 6 Vel.	5.459.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.5 TDI Avant 6 Vel.	5.857.000	2.461	140	208	10,1	6,8	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.6 V6 Avant	5.459.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
● A6 2.6 V6 Quattro Avant	5.991.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	



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	Dirac.	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, asientos delanteros calefactables y espejos retrovisores con sistema antivaho.

MERCEDES

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	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 220 Coupé	7.443.000	2.199	150	210	10,6	10,0	465,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 320 Coupé	9.010.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 220 Cabriolet	8.883.000	2.199	150	210	10,6	9,7	465,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 320 Cabriolet	11.221.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	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 250 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
● SL 280	12.689.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	Serie	193.536	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● SL 320	14.343.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	193.536	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● SL 500	17.448.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● SL 600	22.698.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● GE 320 Cabrio	9.359.360	3.199	210	178	12,1	15,6	425,5	447.872	191.104	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● GE 320 SW Corto	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 Largo	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 SW 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 garniciones en color gris. El tren de rodaje rebajado en 20 milímetros. El acabado «Elegance» incluye faros delanteros, traseros y listones laterales antracita en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros bicromáticos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, garniciones interiores de madera Zebrano y color del salpicadero a juego con el de la tapicería, guantera con cierre entre los asientos delanteros, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortesía en el respaldo de los asientos delanteros y elevallas eléctricas en las cuatro puertas. El acabado «Sport» incluye el tren de rodaje rebajado en 20 milímetros, llantas de aleación de cinco orificios con neumáticos 205/60 R 15, pa ra golpes y listones antirroz 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	Dirac.	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	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	150.000
● 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	150.000
● Galant 2.000 V6 24V 4p	3.879.720	1.999	150	215	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	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	150.000
● Galant 2.000 V6 24V 5p	3.929.721	1.999	150	220	9,0	9,7	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	150.000
● Eclipse GS 16V	3.434.220	1.997	150	220											



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	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● 9000 CSEI 3.0 V6 Sp.	6.491.520	2.962	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	2.290	225	240	6,9	10,2	462,0	Serie	117.760	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Marbella Fin	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	-	-	-	-	-	-
● 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	-	-	-	-	-	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	-	-	-	-	-	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	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
● Ibiza 1.9 D CLX 3p.	1.678.700	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	21.100	-	-	-	-	-	90.000
● Ibiza 1.9 D CLX 3p.	1.767.000	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	21.100	-	-	-	-	-	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	-	-	-	-	-	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	-	-	-	-	-	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 CLX 5p.	1.890.000	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	142.800	21.100	-	-	-	-	-	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	-	-	-	-	-	90.000
● Ibiza 1.9 D CLX 5p.	1.837.600	1.896	68	158	15,3	5,9	381,3	-	21.100	-	-	-	-	-	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	-	-	-	-	-	90.000
● Córdoba 1.6i CLX	1.895.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900	-	-	-	-	-	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 1.8i 16V GTI	2.800.800	1.781	130	206	9,1	9,2	410,9	142.800	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	-	-	-	-	-	90.000
● Córdoba 1.9 TD 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 GT	2.498.300	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie	131.700	Serie	Serie
● Toledo 1.8i CL	2.065.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	192.400	39.500	-	-	-	-	-	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	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie	68.400	Serie	90.000
● Toledo 2.0i GLX	2.805.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie	68.400	Serie	90.000
● Toledo 2.0i GLX Aut.	3.044.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie	68.400	Serie	90.000
● Toledo 2.0i GT	3.097.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	192.400	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	192.400	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	192.400	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	-	-	-	-	-	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	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie	168.700	68.400	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Forman GLX	1.170.000	1.289	54	135	18,0	8,8	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
● Forman GLX 70 CV	1.200.000	1.289	70	150	15,0	7,0	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
● Forman Silver line	1.265.000	1.289	54	135	18,0	8,8	416,0	-	-	-	-	-	-	-	-
● Felicia 1.3 LXI.	1.055.000	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Korando K4D	2.239.920	2.238	68	142	-	12,7	386,9	37.131	-	-	-	-	-	-	-
Korando Family RV	2.837.720	2.498	79	135	-	11,8	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	38.430	37.131	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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Impreza 1.8 GL 16V 4WD	2.795.000	1.820	103	185	10,0	9,5	435,0	180.000	14.610	Serie	Serie	Serie	190.000	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	480,0	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									



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	Serie	132.000
Golf 1.6 Rolling Stones 3p	2.350.000	1.595	100	188	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	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	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	Serie	132.000
Golf 1.9 CL D 3p	2.158.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	51.000	-	57.000	Serie	-	-	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 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 1.9 TDI Rolling Stones 3p	1.978.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	51.000	-	64.000	88.000	-	-	132.000
Golf 1.4 CL 5p	2.137.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	51.000	-	64.000	Serie	-	-	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	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	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	Serie	132.000
Golf 1.9 CL D 5p	2.249.000	1.896	64	156	12,8	6,0	402,0	-	51.000	-	64.000	Serie	-	-	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 TD 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	203.000	-	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	-	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	203.000	-	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	203.000	113.000	132.000	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	203.000	113.000	132.000	132.000
Golf 1.9 CL D Variant	2.741.000	1.896	75	163	15,9	6,6	434,0	215.000	51.000	(3) 64.000	Serie	203.000	113.000	132.000	132.000
Vento 1.6 CL	2.107.000	1.598	75	168	14,4	8,2	438,0	-	51.000	-	64.000	Serie	-	-	132.000
Vento 1.8 CL	2.251.000	1.781	90	180	12,5	8,2	438,0	215.000	51.000	-	64.000	Serie	-	-	132.000
Vento 1.8 GL	2.511.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	215.000	51.000	Serie	64.000	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	Serie	132.000
Vento 1.9 CL D	2.281.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0	-	51.000	-	64.000	Serie	-	-	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 1.6 V	4.195.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	-	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	132.000
Corrado VR6	5.025.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	-	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	132.000



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, elevalunas 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 sobreprecio 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 1.6i CL	2.715.000	1.784	90	178	14,4	8,7	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
Passat 2.0i CL	3.000.000	1.984	115	195	11,8	9,0	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000
Passat 2.0i GL	3.350.000	1.984	115	195	11,8	9,0	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000
Passat 2.0i GL Aut.	3.585.000	1.984	115	192	12,9	9,9	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000
Passat 2.0i 16V GT	3.860.000	1.984	150	213	9,7	9,5	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000
Passat VR6 GL	4.110.000	2.792	174	224	8,7	10,6	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000
Passat VR6 Exclusiv	4.490.000	2.792	174	224	8,7	10,6	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000
Passat 1.9 TD CL	2.820.000	1.896	75	165	18,0	6,8	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000
Passat 1.9 TDI CL	3.085.000	1.896	90	178	14,1	5,4	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000
Passat 1.9 TDI GL	3.350.000	1.896	90	178	14,1	5,4	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000
Passat Variant 2.0i GL	3.675.000	1.984	115	190	12,0	9,1	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000
Passat Variant TDI GL	3.700.000	1.896	90	173	14,4	5,5	480,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000

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): Elevalunas eléctricos en las cuatro ventanillas: 177.000 ptas. La capota eléctrica en los Golf Cabrio Avantgarde está disponible opcionalmente : 202.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
440 GLE 1.8i Ed. Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 GLE 2.0i	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
440 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	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	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
440 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	8,5	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192	Serie
440 GLT 1.9 TD	3.335.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE 1.8i Ed. Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE 1.8i	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	440,5	Serie	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	Serie	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	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1) Serie
460 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192	S

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa.

Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 15 por ciento, que se considera beneficio del comprador.

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Alfa 33 1.3 S, Alfa 33 1.5 4x4, Alfa 33 1.5 T.I., etc.

AUDI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 80 Special, 80 1.8 E, 80 2.0, etc.

BMW

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 316/316 i, 316 i 4p, 316 i Coupé, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include AX 11 RE, AX 11 RE 5 p, AX 11 TRE 840, etc.

FERRARI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 412, 348 TB, 348 TS, Mondial Cabrio, Mondial T, 512 TR, Testarossa.

FIAT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Cinquecento, Cinquecento Suite, Panda 1000 S Fire, Panda Siesty 4x4, etc.

FORD

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Fiesta C 1.1 4V 3p, Fiesta C 1.1 5V 3/5p, Fiesta CL X Pac., etc.

HYUNDAI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Pony 1.3 LS 3p, Pony 1.3 LS 5p, Pony 1.3 GS 3p, etc.

INNOCENTI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 990 SL, 990 Turbo, 990 DSE.

JAGUAR

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut., XJS 3.2.

LANCIA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Y 10 Flia, Y 10 Fire, Y 10 Fire LX IE, Y 10 Turbo, Y 10 GT, etc.

MAZDA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 323 4WD, 323 GT, 323 GT, 323 F, 323 GTR, 626 CPE, etc.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Galant 2.0 V6 24V 4p, Galant 2.0 V6 24V 5p, Galant 2.0 GL Si 4p, etc.

NISSAN

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Bluebird SLX 2.0, Bluebird SLX 2.0 D, Bluebird GT 1.8 T, etc.

MERCEDES

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 190 E 2.0, 190 E 2.3, 190 E 2.6, 190 E 2.5 16V, etc.



COVA 81



AUTOMÓVILES GRAL. ORAA, 63

TEL: 562 06 02-FAX: 562 06 94

MADRID



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



Ford Probe - Full Equipe



Toyota Land-Cruiser HD-J80



Mitsubishi 3000 VR4 320 C.V. Nueva modelo



Mercedes SL

MERCEDES 300 CE Año 87, negro met., cuero gris, automático, ASD, techo, asientos eléctricos, tempomat, calefacción asientos, llantas, apoyabrazos, reposacabezas traseros, radiocasete. Tel: (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. 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, 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, Babara 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 Barbara, 30.000 Km. 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.

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

MITSUBISHI Montero Corto TD Año 87, verde, barras, faros antiniebla, llantas, A/A. 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.

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.

MAZDA 929 Año 93, burdeos met., cuero gris, aut., airbag conductor, asientos eléc., climatizador, techo, equipo sonido, control velocidad, a matricular, precio interesante. Tel: (91) 562 06 02.

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 cuatro ruedas,

ABS, D/A, climatizador aut., equipo sonido, llantas de aleación, alarma, muy buen precio. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES S 500 Coupé Modelo del 94, rojo almandino, cuero negro, F/E, 20.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 2 Tip-Tronic Año 92, azul marino metalizado, cuero, F/E, sólo 14.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

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

BMW 840 Ci Modelo del 95, verde boston metálico, cuero beige, 5.000 Km. Garantía BMW. Precio interesante. Tel: (91) 562 06 02.

LOTUS Sprit Turbo Aniversario Modelo del 90, serie limitada, cuero exclusivo, 27.000 Km. Absolutamente impecable. Tel: (91) 562 06 02.

BENJA IMPORTACION EXPORTACION

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

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

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

BMW 750 I FE 1991-76.896 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 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 TDI FE 1993-59.808 PTAS./MES
AUDI 100 V6 2.8 FE 1992-56.390 PTAS/MES
AUDI 200 V8 32V 300CV 1993-78.604 PTAS/MES
PORSCHE 944 S-2 FE 1987-32.468 PTAS/MES
PORSCHE 911 SC FE 1984-50.410 PTAS/MES
JAGUAR XJ-40 FE 1991-50.410 PTAS/MES
JAGUAR XJSC CAB. FE 1988-59.808 PTAS/MES
VOLKSWAGEN CR. FE 1993-DESDE 56.391 PTAS/MES
VOLKSWAGEN GOLF 1993-DESDE 47.847 PTAS/MES
TRIUMPH TR-7 CAB. 1983-22.214 PTAS/MES
MAZDA RX-7 TURBO 1988-30.759 PTAS/MES
MITSUBISHI M. LARGO TDI-DESDE 47.824 PTAS/MES
MITSUBISHI M. CORTO-DESDE 30.759 PTAS/MES
ISUZU TROOPER LARGO 1991-30.759 PTAS/MES
TOYOTA LAND CRU. TD 1990-35.884 PTAS/MES
NISSAN PATROL GR LARGO 1989-44.429 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

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

FORD ESCORT 1.4 SP	87	375.000
OPEL CORSA 1.2 ST	87	390.000
MERCEDES 200D	82	450.000
FORD FIESTA 1.3 4P	88	475.000
SEAT Ibiza 1.5 DISCO	80	475.000
CITROËN BX 1.9 TRD	84	475.000
SEAT Ibiza 1.5 AA	89	475.000
RENAULT 5 GTL	88	545.000
PEUGEOT 205 GR	88	565.000
RENAULT 5 GTL	88	575.000
RENAULT 5 FIVE	91	625.000
OPEL CORSA 1.5 D	89	675.000
OPEL KADETT 1.6	89	675.000
OPEL KADETT 1.6 S CC EE	88	680.000
OPEL CORSA 1.2 S	90	680.000
FORD FIESTA 1.1 CLX	89	680.000
FORD FIESTA 1.1 CLX	89	680.000
CITROËN AX GT CC EE	92	680.000
FIAT TIPO 1.4	90	685.000
VW GOLF 1.6	88	720.000
AUDI 200 TURBO FE	85	725.000
CITROËN AX 1.1 SIGNO EE CC	92	725.000
FIAT UNO TD SX IE CC EE	90	725.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
CITROËN AX 1.4 TDD CC EE	90	745.000
FORD FIESTA 1.4 CLX SP	90	745.000
CITROËN AX 1.1 TRC CC EE	91	745.000
LADA NIVA	93	775.000
PEUGEOT 308 LOCK	90	775.000
PEUGEOT 205 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
CITROËN AX 1.4 GT SPORT	91	825.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000

SUZUKI SAMURAI 413	90	850.000
RENAULT CLIO 1.2 RL	92	850.000
VW GOLF GTI SP EE CC	89	850.000
OPEL VECTRA 1.6S	89	925.000
OPEL KADETT 1.8 BEARY AA	91	925.000
RENAULT CLIO 1.2 RL	93	925.000
RENAULT CLIO 1.4 RT SP EE CC	91	925.000
RENAULT CLIO 1.75 SP DA	92	925.000
FORD ESCORT 1.6i XR3i AA EE	89	925.000
FORD ORION 1.6 CLX DA EE CC	91	945.000
SUZUKI SAMURAI CABRIO	93	970.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

FORD FIESTA 1.6S AA	87	675.000
CITROËN AX GT SP AA CC EE	92	875.000

350 COCHES

Canalcar AUTOMOVILES

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

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

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

FORD ORION 1.8 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 1.7S 3P AA	92	1.240.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	93	1.250.000
FORD ESCORT 1.8 NMA AA EE	92	1.275.000
FORD FIESTA 1.8 16V CC EE	93	1.275.000
RENAULT 21 TXI FE	90	1.275.000
RENAULT EXPRESS 1.8D	92	1.275.000
HOVER 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 1.8 16V	93	1.275.000

350 COCHES

Canalcar AUTOMOVILES

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

FIAT TIPO 2.0 16V AA CC EEDA	91	1.375.000
OPEL ASTRA 1.8i GT EE CC	93	1.375.000
OPEL ASTRA 1.8i GT EE CC	93	1.375.000
RENAULT 19 1.4 CHA. FN	92	1.375.000
SUZUKI SEDAN 1.8 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
VW GOLF 1.8i DA	92	1.375.000
CITROËN ZX 1.8 AURA AA CC	92	1.380.000
OPEL CORSA 1.4 IS AA	94	1.425.000
RENAULT 21 TXI FE	90	1.425.000
VW GOLF GTI AA	90	1.425.000
RENAULT 21 TXE SP FE	91	1.475.000
PEUGEOT 405 SHI AA CC DA	90	1.475.000
RENAULT 19 1.4 RL AA	93	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 DEDRA 1.8 AA CC DA	92	1.475.000
FIAT TEMpra 2.0i ESX AA CC	93	1.475.000
LANCIA DELTA 1.4 IE AA CC DA	94	1.475.000
OPEL VECTRA 2.0i GT SP AA CC	91	1.475.000
OPEL ASTRA 1.7 DIESEL DA	93	1.525.000
FORD ESCORT 1.8D GUJA CC	93	1.525.000
OPEL VECTRA 2.0 CC AA	92	1.525.000
VW GOLF 1.8i	92	1.550.000
FORD SCORPIO 2.0i FE	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i AA FC	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i CD AA CC	91	1.575.000
FORD SIERRA 2.0i FE	92	1.575.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

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

OPEL VECTRA 2.0 DIAMOND AA	93	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0i GT AA CC	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0i GT FE	93	2.150.000
SEAT TOLEDO 1.8 TD GLX FE	93	2.150.000
VW GOLF 2.0i GTI AA EE CC	92	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANE	93	2.150.000
CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANE	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 TO AA	92	2.350.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	94	2.350.000
PEUGEOT 405 SPOD AA DA	93	2.350.000
PEUGEOT 405 GROT AA CC	93	2.350.000
NISSAN PATROL TOP LINE AA	91	2.350.000
OPEL KADETT 1.7D 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 405 GROT FAM. AA	93	2.450.000
AUDI 80 2.3E FE	92	2.475.000
VOLVO 940 STD SWA FAM FE CA	92	2.475.000
FORD MONDEO 2.0i GHIA FE	93	2.480.000
MERCEDES 190E 2.3i GUJA FE	87	2.500.000
HONDA CIVIC VTI FE	92	2.575.000
BMW 320i 4P AA CC EE DA	91	2.650.000
OPEL OMEGA DIAMOND FE	90	2.650.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.650.000
ROVER B20 SI FE	92	2.650.000
CHRYSLER BOYAGER FE	93	2.650.000
NISSAN TERRANO II FE CORT.	93	2.750.000
NISSAN TERRANO II TD FE	92	2.750.000
MAZDA MX3 FE	92	2.750.000
PEUGEOT 605 SPOD FE	90	2.775.000
AUDI 100 2.8i FE	90	2.850.000
BMW 325i 4P FE	91	2.850.000
FORD SCORPIO 2.3 TD FE	94	2.950.000
SAAB 9000 T 23 T FE	92	2.950.000
BMW 750i A FE	89	3.250.000
SAAB 9000 2.3 GSI FE	93	3.450.000
JAGUAR SOVEREIGN 4.0 AUT	90	4.400.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

CERTIFICAMOS POR ESCRITO QUE NUESTROS VEHICULOS NO HAN TENIDO GOLPE ESTRUCTURAL

SUZUKI SANTANA 413 SAM	80	840.000
CITROËN BX 16 TRS AA EE CC	80	875.000
FIAT UNO 60 3P	92	875.000
OPEL KADETT GSI 2.0 EE CC	89	875.000
CITROËN AX 1.4 IMMEE EE CC	80	880.000

CITROËN C-15 REI	92	895.000
SUZUKI SAN SAMURAI JHT	92	1.050.000
RENAULT 21 GT5 AA DA CC	90	1.050.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
CITROËN AX GT AA CC EE	93	1.075.000
OPEL ASTRA 1.4i GL	92	1.075.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
RENAULT THINGO AA	94	1.080.000
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 1.8 GHIA SP 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 RN 1.4	92	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 SP 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
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 1.8D COMBI	93	1.190.000
RENAULT CLIO 1.7 RT SP AA CC	91	1.225.000
RENAULT CLIO 1.4 FLURIA	93	1.225.000
RENAULT CLIO 1.7S AA DA	92	1.225.000

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

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

RENAULT CLIO 1.7S AA DA	92	1.225.000
-------------------------	----	-----------

Canalcar AUTOMOVILES

350 COCHES

LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

RENAULT CLIO 1.7S AA DA	92	1.225.000
-------------------------	----	-----------

COMPRAR Y VENDER

YAMOVIL BMW 318 IS Coupe. Año 94. Blanco, máximo equipamiento, pocos Km. Precio: 3.350.000 pesetas. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL BMW 320i 4p. Año 93. Gris grafito, completo de extras. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Ford Mondeo 2.0i Ghia. Año 94, verde met., pocos Km, equipado. Garantizado. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mitsubishi Eclipse GS Turbo. Año 92, gris metalizado, F/E. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Citroën ZX 1 9 D. Réflex. Año 94, rojo, 11.000 Km. Tel: 565 20 00

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

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

YAMOVIL Citroën Xantia 2.0i VSX. Año 94. Azul metalizado, extras. Oportunidad única. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mazda MX-5 Cabrio 1.6. Año 92, rojo, dos capotas (dura y lona), A/A, D/A, E/E, C/C, llantas, Hi-fi. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL Mercedes C-280 Elegance. Finales del año 93, blanco, F/E. Garantizado. Oportunidad única. Teléfono: 565 20 00

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

YAMOVIL Renault Clio Williams Año 94. azul metalizado, extras, 1.000 Km. Precio: 2.275.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Chevrolet Camaro 3.3 automático, 160 CV. Año 93, negro, A/A, ABS y demás extras. Tel: 565 20 00.

YAMOVIL VW Golf VR6. Año 92, rojo, F/E. Precio: 2.450.000 ptas. Tel: 565 20 00.

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

YAMOVIL BMW 525 TDS. Año 93, gris grafito, A/A, techo solar y demás extras. Teléfono: 565 20 00.

YAMOVIL Suzuki Vitara JLX lujo. Año 93, azul metalizado, extras. Precio: 1.550.000 ptas. Teléfono: 565 20 00.

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

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

ROVER 620 Si Luxe. Año 94, burdeos met., cuero, madera, techo, llantas, como nuevo Julián. Tel: 908 60 58 82.

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

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

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

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

BMW 520 i. Año 88, blanco, aire acondicionado. Impecable y muy bien cuidado. David. Teléfono: 908 72 58 76.

FORD Escort 1.6 i Cabriolet. Año 91. Color blanco, capota eléctrica, 4 elevallunas. Teléfono: 908 72 58 76.

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

MERCEDES 300E 24V. Año 90, negro metalizado, ABS, aire acondicionado, llantas, doble airbag y otros. Precio: 3.750.000 ptas. Tel: 468 46 08.

CITROËN XM 2.0 Gran Luxe. Año 90, 76.000 Km, A/A, ABS, radio con mandos al volante, llantas, negro met., muy cuidado. Julián. Tel: 908 60 58 82.

FORD Escort 1.6i Cabriolet. Año 91, blanco, capota eléctrica, 4 E/E, pocos Km. Julián. Teléfono: 908 60 58 82.

FORD Mondeo 2.0i 16V. Blanco, A/A, ABS, radiocasete Ford, llantas, 7.000 Km, nuevo. Precio: 2.575.000 ptas. Julián. Tel: 908 60 58.

FURGON C25 Gran Volúmen. Año 92. Precio: 1.690.000 pesetas. Eduardo. Teléfono: (91) 552 44 07

BMW 325i Cabriolet. Cuero, elevallunas, llantas, azul oscuro met., garantía, año 87. Precio: 2.090.000 ptas Julián. Tel: 908 60 58 82.

TOYOTA 4 Runner. Azul met., 2 juegos de llantas, esteribas. David. Tel: 908 72 58 76.

ARGÜELLES Alfa Romeo 164 Turbo, año 92, y Alfa 33 y 75, con A/A. Varios. Teléfono: 544 35 24.

ARGÜELLES Audi 100 2.2 Varios, años 90 y 91, y Audi 100 2.6 i, año 93. Teléfono: 549 57 88.



COVA 81



MARCEENADO 50
Mercedes 300 TD. Año 91. (Varios). Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Mercedes 500 SE. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

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

MARCEENADO 50
Mercedes 300 CE. Año 89, F/E. Tel: 416 66 34.

MARCEENADO 50
Mercedes 220 E. Año 93. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Mercedes 260 E. Año 90. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 525 TDS. 1992. Varios. Tel: 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 525 24V. Año 90. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 320 I Cabrio. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 325 24V. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Audi 100 TDI. Año 91. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Audi S2. Año 91. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Golf VR6. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Ford Probe 24V. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Opel Calibra. Año 91. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 735 IL. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Mercedes 300 TD. Año 91. Varios. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Mercedes 500 SE. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

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

MARCEENADO 50
Mercedes 300 CE. Año 89, F/E. Tel: 416 66 34.

MARCEENADO 50
Mercedes 220 E. Año 93. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Mercedes 260 E. Año 90. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 525 TDS. Año 92. Varios. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 525 24V. Año 90. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 320 I Cabrio. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 325 24V. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Audi 100 TDI. Año 91. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Audi S2. Año 91. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Golf VR6. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Ford Probe 24V. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
Opel Calibra. Año 91. Tel: (91) 416 66 34.

MARCEENADO 50
BMW 735 IL. Año 92. Tel: (91) 416 66 34.

FERNANDEZ Citroën BX. Año 89. Precio: 825.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 405 Turbodiesel. Año 92. Precio: 1.750.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault 21 Nevada 7 plazas. Año 92. Precio: 1.500.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Suzuki Santana. Año 89. Precio: 750.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Laguna RT 2.0. Aire acondicionado. Año 94. Precio: 2.350.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Ford Probe 24V. Año 93. Precio: 2.850.000 ptas. Tel: (91) 501 22 93.

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

FERNANDEZ Opel Astra 1.6 Si. Año 94. Precio: 1.650.000 ptas. Varios. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio RT 1.4. Año 91. Precio: 850.000 ptas. Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Citroën BX. Año 89. Precio: 825.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Peugeot 405 Turbodiesel. Año 92. Precio: 1.750.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault 21 Nevada 7 plazas. Año 92. Precio: 1.500.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Peugeot 405 Turbodiesel. Año 92. Precio: 1.750.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Suzuki Santana. Año 89. Precio: 750.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Laguna RT 2.0. Aire acondicionado. Año 94. Precio: 2.350.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

FERNANDEZ Suzuki Santana. Año 89. Precio: 750.000 ptas. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Laguna RT 2.0. Aire acondicionado. Año 94. Precio: 2.350.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Ford Probe 24V. Año 93. Precio: 2.850.000 ptas. Tel: (91) 501 22 93.

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

FERNANDEZ Opel Astra 1.6 Si. Año 94. Precio: 1.650.000 ptas. Varios. Tel: 501 22 93.

FERNANDEZ Renault Clio RT 1.4. Año 91. Precio: 850.000 ptas, Tel: 501 22 93.

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

FERNANDEZ Peugeot 405 Turbodiesel. Año 92. Precio: 1.750.000 ptas. Teléfono: 501 22 93.

MARCEENADO 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



COMPRAR Y VENDER



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

SE vende licencia de taxi por jubilación. Teléfono: 304 68 64.

MERCEDES 230 TE familiar. CS-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 25 TXI. Ultima 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. Teléfono: 633 17 77.

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

AUDI Coupe 2.8 174 CV Blanco, full equipo, noviembre del 92, 53.000 Km, muy cuidado. Particular Paco. Tel: (968) 59 14 14 Precio interesante.

SAAB 9000 Turbo. Catalizador, climatizado. Precio: 1.800.000 ptas. Admito moto o coche como parte de pago o cambio. Tel: 605 49 68.

MAZDA RX-7. M-OD, plateado, full equipo, 240 CV, 60.000 Km. Precio: 4.350.000 ptas. Tel. (horas oficina): (91) 335 55 51. Tel. (noches): 352 04 25. Luis.

HONDA Prelude. Rojo, mayo del 92, full equipo, siempre en garaje, único dueño. Precio: 1.980.000 pesetas. Tel: 908 62 22 83.

AUDI COUPE S2 DEL AÑO 91
A matricular. 60.000 Km., full equipo menos cuero. Precio: 3.850.000 ptas.
Tel. 908 68 85 40

¡BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca todos los trámites a seguir, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 pts. IMPORT AUTOMOCION. Teléfono: (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.

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

COMPRO llantas de Renault Clio Iniciación. Noches Aquiles. Tel: (91) 657 06 54.

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

VOLKSWAGEN Golf GL 1.6 Rojo, buen estado, M-JK. Garantizado. Facilidades. Entrada: 138.000 ptas y 15.600 ptas al mes. Tel: 988/41 16 48/725 86 21.

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

RENAULT 21 GTX 5P. Año 92, ABS, extras,

50.000 Km. Garantía 12 meses escrita, muy buen precio, facilidades. Teléfono: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GTI 4p. Aire acondicionado, muy cuidado, garantizado. Precio: 875.000 ptas. Teléfono: 725 86 21.

TWINGO morado, 20.000 Km, nuevo, garantía escrita 12 meses. Entrada: 158.000 ptas y 17.900 ptas al mes. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 21. Muy cuidado, con garantía. Precio: 590.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

PEUGEOT 205 SRD Diesel. A/A, D/A, radio Blaupunkt único dueño, 80.000 Km. Precio: 675.000 ptas. Facilidades. Tel: 725 86 21.

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

VOLKSWAGEN Escarabajo. Descapotable, impecable, original, año 66. Admitimos cambio por coche/ moto. Tel: 725 86 21/22.

NISSAN 200 SX Turbo 16. Año 92. Garantía. Interesante. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT 19 Chama-de TXE. Extras, pocos Km. garantía escrita, buen precio. Entrada: 190.000 ptas y 21.558 ptas al mes. Teléfono: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Polo Fox 1.3. Buen precio. Sólo 40.000 Km. Entrada: 90.000 ptas y 10.211 ptas al mes. Teléfono: 725 86 21/22.

PORSCHE 924. Excelente estado. Precio: 580.000 ptas. Teléfono:

725 86 21/22.
VOLVO 340 GL. Nuevo, perfecto, interesante. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 300 E aut. Año 90, negro met., extras. Garantía oficial 12 meses. Teléfono:

SE VENDE-CAMBIA MERCEDES 600 SEL
Modelo 92, a matricular. Full equipo, 50.000 Km

SE VENDE-CAMBIA JAGUAR V12 5.3
Julio del 91. 40.000 Km. A matricular, full equipo
Tel. 908 68 85 40

725 86 21/22.

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

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

VOLKSWAGEN Escarabajo. Varios. Precios interesantes. Teléfono: 725 86 21/22.

OPEL Kadett 1.6 GT 3p. Unico dueño. Entrada: 135.000 ptas y 15.317 ptas al mes. Tel: 725 86 21/22.

OPEL Kadett GSI. Unico dueño, impecable, buen precio. Teléfono: 725 86 21/22.

NISSAN Patrol Top Line Largo. En garantía, extras. Muy buen precio, admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

BMW 525i. M-PB. Año 94, muchos extras originales. Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

SAAB 9000 Turbo 16. Extras, cuidado. Precio: 1.250.000 ptas. Teléfono: 725 86 21/22.

FORD Sierra 2.0 i S Coupe, excelente estado. Precio: 690.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

MERCEDES 260 E. Estrenado, nac., cuero. Precio: 2.250.000 ptas. Facilidades. Teléfono: 725 86 21/22.

CITROËN C-15 Diesel. Acristalada, M-SJ, nueva, por cambio negocio. Tel: 725 86 21/22.

FIAT Uno Turbo. M-Im, techo corredizo original, llantas, excelente estado. Garantía 12 meses.. Tel: 725 86 21/22.

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

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

SE BUSCA
RENAULT CLIO 1.2 COLOR ROJO. M-2974-OV. SUSTRAIDO EN MADRID. LLAMAR AL TELEFONO (91) 558 96 94

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

RENAULT 25 TXI. Ultima serie, año 89, 100.000 Km. Precio:

Motor 16

A FONDO YAMAHA XT 600 E

INCOMBUSTIBLE

Yamaha acaba de presentar la última versión de uno de los modelos más exitosos de su historia: la XT. Esta es una trail básica en el sentido de que encarna a la perfección lo que el usuario medio espera de estas motocicletas: sencillez, eficacia, polivalencia. Su fórmula es tan acertada que lleva 20 años en el candelero.



NADIE lo diría, pero la Yamaha XT ya lleva nada menos que 20 años en el mercado. Son 20 años refrendados por unas ventas fieles porque Yamaha acertó plenamente con este modelo trail. La XT es ligera, relativamente sencilla, eficaz, polivalente y se desenvuelve correctamente en todas partes. No es un caracol en la autopista, en carretera se comporta eficazmente y, en el campo, sin ser una enduro de competición, se desenvuelve en cualquier terreno. Es el puzzle sonado, porque a fin de cuentas, modelos de ese mismo espíritu pero que apuntan más hacia una de las dos modalidades, el campo o la carretera, tienen unas ventas mucho menores. Nació con medio litro de cilindrada y luego pasó a 600 centímetros cúbicos y luego hubo también la de 350; es, por lo tanto, la mayor de to-

YAMAHA XT 600 E

VIRTUDES	DEFECTOS
Potencia honesta	Limitaciones en el campo
Excelente respuesta	Neumáticos con poco taco
Frenos revisados	Pérdida de portabujes

PRECIO: 899.000 PTAS.

Motor 16
Prueba

das y la que de más predicamento ha gozado y, de hecho, la única que ahora se mantiene en catálogo.

La nueva XT 600 E no representa ninguna revolución con respecto al modelo de partida, son pequeños retoques mecánicos y un cambio de «look» más espectacular que revolucionario. Así el fiel motor monocilíndrico de cuatro tiempos mantiene su refrigeración por aire, su sistema de admisión YDIS -conductos dobles-, cuatro válvulas, etcétera. En este apartado las novedades se encuentran en el cárter, puesto que el cambio y el embrague se han modificado. El primero tiene una nueva horquilla mientras que en el segundo es el sistema de engrase el que se ha mejorado. Este motor pues, mantiene esa curva de potencia honesta y plana, con una excelente respuesta a todo régimen que dejará satisfecho a cualquier tipo de usuario excepto, claro está, aquél que desee una moto de competición. También hay novedades en el chasis. Empecemos por el depósito,

ra de 282 milímetros de diámetro y la pinza de doble pistón. Las suspensiones no han sufrido alteración alguna manteniéndose pues la horquilla delantera con barras de 41

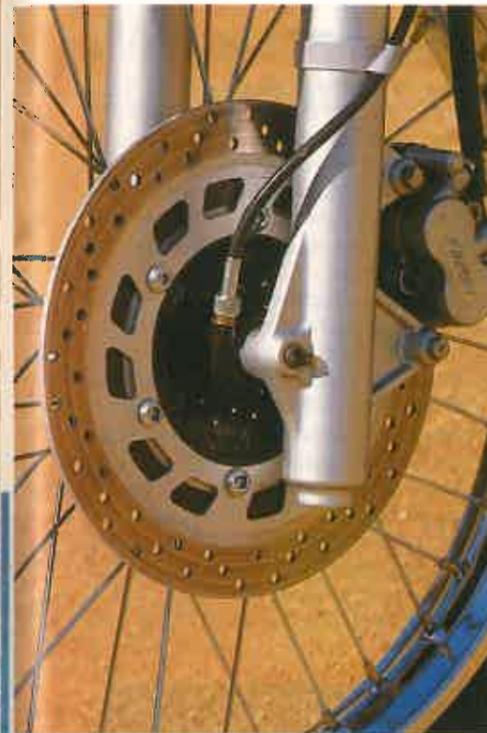
milímetros y el «monocross» trasero.

Estéticamente es donde, además de más visibles, los cambios son más notables. Así la placa delantera que contiene el faro es más estilizada y sus líneas se funden con el depósito y las tomas de aire para la culata. Las placas laterales también son nuevas, armonizando con la parte delantera, dándosele al conjunto un aire más armónico y agresivo resaltado por el nuevo diseño y colorido de los logotipos. La instrumentación también ha cambiado, se ha recuperado el cuentavuelvas que ya llevaba la versión '87 y los mandos de luces



que ahora tiene dos litros más de capacidad, con lo que se consigue un total de 15. En lo que respecta al chasis, propiamente dicho, su arquitectura es básicamente la misma pero ahora las cotas de dirección han cambiado para mejorar la estabilidad en carretera rápida en detrimento de su rapidez en montaña. El subchasis trasero es nuevo y así el escape deja de estar integrado en él para ser independiente. Los frenos también han sido objeto de una revisión, especialmente el delantero, puesto que el trasero se conforma con una nueva calidad de pastillas. El disco delantero, ventilado, es ahora

Tras 20 años, la nueva XT 600 E no presenta cambios revolucionarios respecto al modelo original. Más bien se trata de retoques mecánicos y un nuevo «look». El depósito tiene dos litros más de capacidad, el escape es ahora independiente, los frenos han sido revisados y el cambio y embrague han sido modificados.



e intermitentes se han actualizado: ahora éstos tienen retorno por pulsador, también hay botón de ráfagas y, por fin, la cerradura de contacto se ha reforzado para evitar ser fácil presa de los amigos de lo ajeno. Sensible, sin embargo, la pérdida del portabultos trasero, que se ofrece como extra, aunque se mantengan los ganchos para sujetar un pulpo.

Evidentemente la prueba de la XT consiste en dos partes, el asfalto y el campo.

En el asfalto su comportamiento ahora acusa los cambios en la geometría de dirección. En la presentación no tuvimos ocasión de ir por autopista pero en carretera abierta no se apreció ningún vaivén en largas rectas. Si la cinta de asfalto es más virada la estabilidad es excelente,

sin hacer extraños en los largos apoyos y confiriendo una reconfortante sensación de seguridad. Sólo cuando los cambios de dirección son muy bruscos se nota una cierta pereza, sobre todo porque la moto es alta, aunque eso, empero, no impide que goce de una gran agilidad. El motor empuja siempre, aunque naturalmente, sus altos no son los de una tetracilíndrica. Su par es notable a bajas revoluciones y desde ahí acelera progresivamente hasta el límite, aunque siempre es mejor cambiar un poco antes de llegar al tope de vueltas para aprovechar la aceleración a medio régimen. Su curva plana da una gran confianza al conductor y así es muy fácil y agradable conducirla en carreteras de montaña, donde apreciamos una buena respuesta por parte de los frenos, los neumáticos y de la horquilla delantera, aunque ésta en frenadas fuertes acusa su largo recorrido y el tarado suave pensado más para la montaña.

Al adentrarse en caminos, la gozada continúa e incluso aumenta. De resultar estos caminos relativamente fáciles, la XT se comporta de un modo irrepachable, aunque en ese caso apreciamos una cierta falta de progresividad en el freno trasero. Tal vez ello haya que achacarlo a los neumáticos que, con muy poco taco, son mejores en asfalto que en tierra, y a que ese factor se agravaba

en el terreno escogido para la prueba: tierra muy dura con arena por encima. Si el terreno se complica, trialeras, por ejemplo, en ese caso la XT se muestra más limitada, pero lo cierto es que no ha sido pensada para esa utilización y aun, con todo, salva la papeleta.

Si hemos dicho que las suspensiones se comportan bien en asfalto, no resultan muy blandas salvo en apuradas de frenada, en tierra también son correctas, lo cual demuestra que se ha conseguido un excelente compromiso, aunque, la verdad, se apreciaría alguna posibilidad más de reglaje que la simple precarga del muelle trasero.

Aquí también el motor cumple lo que de él se pide y el par permite aprovecharlo desde abajo, con lo que

FICHA TÉCNICA

MOTOR Monocilíndrico, cuatro tiempos, refrigerado por aire. Árbol de levas en culata, cuatro válvulas por cilindro. Relación de compresión: 8,5:1. Diámetro por carrera: 95,0 x 84,0 mm. Cilindrada total: 595 cc. Potencia máxima: 45 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 5,1 mkg a 5.500 rpm.

ADMISION Doble carburador Telkei de 26 mm. de difusor. Encendido transistorizado-digital. **TRANSMISION** Embrague multidisco en baño de aceite. Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Arranque eléctrico. **CHASIS** Simple cuna en tubo de acero. Horquilla hidráulica delantera con barras de 41 mm. y 225 mm. de recorrido. Sistema monocross trasero con monoamortiguador de 200 mm. de recorrido. Freno delantero: disco ventilado de 282 mm. de diámetro. Pinza de doble pistón. Freno trasero: disco de 220 mm. de diámetro. Neumático delantero: 90/90-21". Neumático trasero: 120/90-17" **DIMENSIONES** Longitud total: 2.220 mm. Anchura total: 820 mm. Altura total: 1.245 mm. Altura del asiento: 855 mm. Distancia entre ejes: 1.445 mm. Distancia mínima al suelo: 235 mm. Capacidad del depósito: 15 litros. Peso: 155 Kgs.

su conducción resulta también agradable y sin ningún tipo de complicaciones.

La verdad es que por algo la Yamaha XT lleva ya 20 años de éxito en cartel. No sobresale en ningún terreno, pero tampoco tiene defectos graves por los que sonrojarse, porque al fin y al cabo sus limitaciones no las oculta. Ese es el secreto de la eterna juventud. Y si unimos que cuesta menos de un millón de pesetas, 899.000 pesetas para ser exactos, la verdad es que no se puede pedir más.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



PADDOCK

CAMBIO EN LOS RALLIES DE TIERRA

Con motivo de las próximas elecciones municipales y autonómicas que se celebrarán el domingo 28 de mayo, la prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, prevista para los días 26 y 27 de mayo, pasa a disputarse los días 1 y 2 de septiembre. Por este motivo, la siguiente prueba puntuable tendrá lugar los días 16 y 17 de junio en Cuenca.



JEREZ CONTARA CON UN POLIGONO DEL MOTOR

El Ayuntamiento de Jerez realizará en las proximidades del circuito andaluz un polígono del motor si se consolida el proyecto adelantado por el alcalde de la ciudad. De esta forma, los equipos de motociclismo y de F-1 contarían con una especie de «cuartel general» en donde establecerse para realizar sus sesiones de pruebas. La cesión de estas naves permitirá establecer una escuela del motor que pueda servir de cantera para la práctica de estos deportes.

WINKELHOCK LIDERA EL STW

Joachim Winkelhock y su vehículo BMW 318is ganaron la segunda prueba del Campeonato de Superturismos Alemán (STW), disputada en el circuito de Spa-Francorchamps.

Cambios en el G.P. de Japón



DURANTE el Gran Premio de España de motociclismo, Repsol hizo, de la mano del campeón Ángel Nieto, la presentación de sus pilotos en el Mundial de motociclismo. El abanico de corredores que reciben la ayuda del

más internacional de nuestros petroeros comprende desde los consagrados pilotos oficiales de Honda pasando por pilotos encuadrados en equipos de menor envergadura hasta llegar a promesas que de momento se conforman con motos privadas.

Estos son, de izquierda a derecha y de arriba abajo: Lavilla, D'Antín, Okada, Doohan, Crivillé, Itoh, Puig, López-Mella, Cardoso, Maurel, Castilla y Checa. A todos les deseamos los mayores éxitos a lo largo de la temporada, cómo en Jerez, en que tres subieron al podio: Puig, Crivillé y D'Antín. Lo triste es que de todos ellos Juan López-Mella nunca más volverá a estar en una parrilla de salida.



El Espace F1 rugió con Alain Prost

ALAIN Prost ha rodado con el Renault Espace F1 durante una jornada de pruebas en el circuito francés de Paul Ricard.

Este impresionante monovolumentiene un elaborado chasis fabricado en fibra de carbono y dispone de mismo motor Renault RS4 V10 que utilizaron los monoplazas Williams FW14 en la temporada 92.

Con 750 caballos de potencia máxima, las prestaciones de este increíble «familiar» son de infarto y es capaz de acelerar de 0 a 200 por hora en sólo 6,3 segundos con cuatro personas a

bordo. El esperado debut del Renault Espace F1 tendrá lugar en el próximo mes de julio, coincidiendo con el Gran Premio de Francia en el Circuito de Magny Cours. Allí será pues el primer lugar donde el público podrá contemplar las evoluciones de este singular vehículo con Alain Prost al volante.

El Espace F1 hará las funciones propias de Pace Car durante el Gran Premio y por este motivo los técnicos de Renault y el ex piloto de Fórmula 1 Alain Prost han estado afinando su fiabilidad durante estos días en el circuito Paul Ricard.

Para siempre en el corazón de la afición

OTRO amigo se ha ido. Súbitamente, sin avisar. Juan López-Mella ha muerto por culpa de la crueldad de la carretera cuando se dirigía a un circuito. No me importa saber si la culpa era suya o de terceros. Lo importante, lo grave, lo triste es que esa sonrisa jovial, espontánea, cariñosa, ya no me la encontraré más en los circuitos. Juan tal vez no estaba destinado a ser Campeón del Mundo pero era un piloto valeroso, honrado, tenaz y luchador. Y no sólo en la pista sino que pese a las adversidades, al dolor de las heridas, a los desengaños y sobre todo a la falta de recursos, siempre luchó para estar en una parrilla de salida. Hace dos años consiguió lo que casi nadie había logrado, el que a través de una cuenta corriente abierta a su favor, centenares de aficionados anónimos se volcaran en su ayuda. Yo he visto cómo iba por los circuitos, sin un duro pero digno, pobre pero honrado, y por encima de todo, siempre sonriendo por muy adversas que

fuesen las circunstancias. Cuántas veces nos dijo: «No tenemos ni para volver a casa». Cuántas veces corrió con piezas que otros equipos daban ya por «muertas»... Y cuántas veces consiguió resultados dignísimos. Juan era la antítesis del figura, no por falta de cualidades, no, sino porque irradiaba sencillez y afecto. Por eso creo que pudo correr pese a tantas dificultades, porque de lo contrario no hubiese podido seguir haciéndolo falto de piezas o por la imposibilidad de pagar a los mecánicos. Lo ví por última vez en Jerez. Tenía patrocinador y estaba entre los mejores. Por fin el futuro le sonreía. Este gallego afable no volverá a estar en una parrilla de salida. Juan, ¡cómo nos faltarás aunque no te olvidemos nunca!

JOSE LUIS AZNAR



Puig y Sito en cuatro ruedas

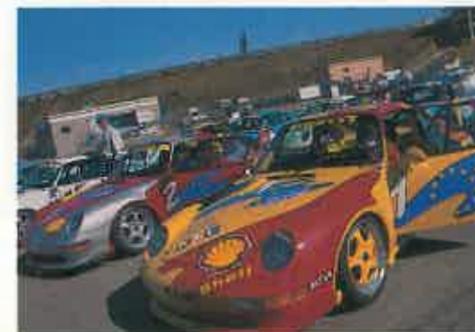


ALBERTO Puig y Sito Pons fueron en esta ocasión los dos pilotos invitados para tomar parte en la carrera de la Porsche Supercup. Ambos pilotaban sendos Carrera preparados por la fábrica, cuya potencia es de 330 caballos. En los entrenamientos, Alberto consiguió el décimo tiempo mientras que Sito el decimosexto con el que cerraba la parrilla. A la hora de la verdad Puig concluyó en el undécimo lugar, pero tras una ardua pelea con Mora, durante la cual se tocaron varias veces. El vencedor del Gran Premio de España de motos estaba encantado con la experiencia, aunque matizaba: «Estos coches se aguantan mucho, pero

parece que no corran. No hay sensación de riesgo y el mono parece un pijama. Me ha gustado mucho pero, la verdad, no puedes divertirte cuando te meten dos o tres segundos por vuelta. Estoy seguro de que con algo más de entrenamiento lo hubiera hecho mucho mejor».

Sito, por su parte, finalizó decimotercero y, en broma, declaró: «No he querido ir más rápido para no deprimir a mi piloto».

La carrera fue claramente dominada por Collard, que se impuso a Von Gortzen y Werner.



PADDOCK

BIASION EN EL MUNDIAL

Miki Biasion estará presente en el próximo Rallye del Acrópolis. El dos veces Campeón del Mundo participará con un Lancia Delta HF Integrale del equipo Astra e intentará dominar una prueba que este año sólo es puntuable para los coches de la Clase F2, con dos ruedas motrices y motores atmosféricos de hasta dos litros de cilindrada. El belga Snijers, con un Escort Cosworth y los pilotos de Seat, Weber y Rius, al volante de sendos Ibiza Grupo A, serán algunos más de los pilotos que tomarán la salida en Grecia.

TARRÉS VENCIO EN BELGICA

Jordi Tarrés se adjudicó la última prueba del Mundial de Trial disputada en Bélgica. La prueba centró el máximo interés en la lucha disputada entre Tarrés y Marc Colomer. La victoria final en esta temporada está disputándose entre los dos pilotos españoles, que han acaparado los máximos éxitos en las cuatro pruebas del Mundial que se han celebrado.



IKUZAWA F-1 EN 1996

Tetsu Ikuzawa ha confirmado sus planes de participar en el Mundial de Fórmula 1. Hace dos semanas realizó un viaje a Londres para cambiar impresiones con Enrique Scalabroni y Peter Windsor.



PADDOCK

MANSELL APRENDE DE HAKKINEN

Nigel Mansell ha admitido que tener un «pie pesado» no es suficiente para ir tan rápido como su compañero de equipo, Mika Hakkinen.

El Campeón del Mundo comentó durante el Gran Premio de España que, a pesar de haber pisado a fondo el acelerador un 3 por ciento más que Hakkinen durante su vuelta rápida, el finlandés

había sido 2 décimas de segundo más rápido. Concluyó diciendo el estilo de Hakkinen era más eficiente en los McLaren.



YAMAHA NO INCREMENTARA SU PARTICIPACION EN F-1

La noticia de que Simtek podría ser el segundo equipo en disponer de motores Yamaha para el próximo año ha sido negada por Yoshiaki Takeda. El responsable de los motores Yamaha de F-1 ha mencionado que «la situación económica actual de las compañías japonesas no está lo suficientemente boyante».

ACTIVIDAD EN ARROWS

Pedro Lamy fue visto en el motorhome de Arrows durante el último G.P. de F-1, equipo con el que mantiene negociaciones desde hace algún tiempo. A su vez, Max Papis volverá a rodar en Silverstone.



Comienza la gran aventura

CON una humedad relativa del aire del 80 por ciento, 37 grados a la sombra, rodeados de las temibles tarántulas y tras 30 horas ininterrumpidas de pruebas especiales por Belice la caravana de la edición de 1995 del Camel Trophy ha iniciado su andadura y ha comunicado los primeros resultados de la prueba.

Como en años anteriores las pruebas especiales han abierto los 1.700 kilómetros del Mundo Maya 95, que re-

correrá los países de Belice, Mexico, Guatemala, Honduras y El Salvador. El equipo polaco encabeza la clasificación mientras que el equipo peninsular y el equipo canario no han comenzado con buen pie, clasificándose en decimosegunda y decimosexta posición respectivamente. Sin embargo, no hay que perder la esperanza, pues esto no ha hecho más que empezar y los aventureros españoles se encuentran muy animados para remontar puestos.

Cambian las normas del Mundial

El Reglamento del Mundial de Rallyes 95 no está gustando a nadie, sobre todo a los pilotos, que presionan a la FIA para que ésta de marcha atrás en algunos puntos. La parte más polémica, las asistencias, después del descalabro de Montecarlo, la FIA la ha ido cambiando; ahora, en la última reunión de

la Comisión de Rallyes, se han aprobado una nueva serie de normas.

Han suprimido los puntos de reposaje, siendo obligatorio para los pilotos prioritarios poner combustible en las zonas de asistencia, éstas han visto reducida la distancia a recorrer de pruebas especiales por los pilotos antes de llegar ante sus mecánicos, pasando a ser de entre 40 y 50 kilómetros como máximo. También como mínimo se establece un Parque de Asistencia por etapa. Ahora el número de vehículos de asistencia por coche inscrito pasa a ser de dos. En cada carrera se tiene que prever una zona de asistencia para neumáticos antes del primer tramo y se sigue permitiendo llevar en los coches dos ruedas de repuesto. Por otro lado, los pilotos prioritarios podrán acabar los entrenamientos un día antes de las verificaciones.



DAMON'S DRIVE

EXCLUSIVA Motor 16

EL MAS PEQUEÑO de mis hijos vio por televisión el G.P. de España; él acepta sin hacer preguntas que su padre conduce coches de carreras de forma rutinaria y le suena a lejano.

Cuando le llamé por teléfono después de la carrera, descubrí que de pronto rompió a llorar. No podía entender lo que ocurría por el simple hecho de no haber ganado el G.P. Estaba disgustado por no haber visto mi cara regada con el champán de la victoria, ya que se había acostumbrado a ver mi imagen vuelta tras vuelta en las mejores posiciones.

Intenté explicarle que no se puede ganar siempre; sin embargo él no quería entender que también un cuarto lugar tiene su importancia.

En ningún momento pude optar a la victoria, pero en esas circunstancias hubiese sido posible asegurar la segunda posición. Lo ocurrido en la última vuelta fue cruel, después de haber luchado a fondo, perdi mi posición y el liderazgo del

campeonato. Antes de la avería rodaba a 24 segundos de Schumacher y casi la misma distancia me separaba del Benetton de Herbert. Nunca pensé alcanzar a Schumacher y sólo luchaba para no perder la segunda posición. Ahora, en mi casa, no paro de pensar en los seis puntos perdidos y en la situación del campeonato. En el preciso momento que llegué a la línea de boxes pasé de la quinta a la sexta posición; un chivato de luz roja me indicó que la presión hidráulica del cambio era inexistente y, al estar conectado el acelerador electrónico con el funcionamiento del cambio, me quedé también sin control del motor. Cuando la luz de advertencia se apagó, tuve la confirmación de que no se trataba de un problema momentáneo. Me quedé con la quinta velocidad engranada y por unos instantes recordé que a Schumacher le había pasado algo similar el año anterior y pudo terminar la carrera. Por el

contrario, las regulaciones de mi coche eran diferentes y no pude seguir. El problema hidráulico no me permitió acelerar el motor.

Hasta la última curva conservé mi tercera posición y en el momento definitivo que se paró el motor, yo cruzaba la línea de meta y estuve convencido de que terminaría en cuarta posición. El selector hidráulico del cambio, al no funcionar, actuó como si se quedara en punto muerto, pero se arrastra la inercia del cambio, con lo cual decidí pisar el pedal del embrague para que el coche rodara totalmente libre de cargas mecánicas. El esfuerzo prolongado sobre el pedal me causó un agudo calambre en la pierna izquierda y tuve que presionar la rodilla con la mano para

aguantar hasta la meta. Fue desagradable pero insignificante si se compara con la pérdida de tres puntos. En 1994 perdí el campeonato del mundo por tan sólo dos puntos. Apparentemente, los puntos perdidos en Montmeló son pocos,

pero a final de temporada pueden convertirse en algo determinante.

En Williams estábamos más preocupados con la competitividad de Ferrari que con Benetton; por el contrario, Benetton hizo un trabajo fantástico. Desde los entrenamientos libres del viernes, en los cuales Benetton no tuvo buenos resultados, hasta la carrera, supieron cambiar totalmente la configuración de los monoplazas hasta alcanzar un nivel óptimo. Nos dieron una soberbia paliza. Tanto Coulthard como yo tuvimos serios problemas mecánicos en la carrera y eso es muy preocupante. A pesar de los múltiples ensayos realizados, no fuimos capaces de hacer progresos como Ferrari y Benetton. Espero que nuestros rivales no aumenten su ventaja a lo largo de la temporada.



PADDOCK

EL CALENDARIO 1996 ESTA EN MARCHA

La próxima temporada de Fórmula 1 podría comenzar antes de lo habitual si los planes de realizar cuatro Grandes Premios antes de llegar a Europa se llevasen a cabo. Las últimas conversaciones indican que las primeras carreras podrían realizarse en Aida, Melbourne, Buenos Aires e Interlagos, para luego desembarcar en Europa.

EXITO TOTAL EN EL GRAN PREMIO DE ESPAÑA

Si el Circuito de Montmeló fue halagado por todos los pilotos y equipos de Fórmula 1 en cuanto a seguridad y buena organización, el público demostró una vez más que en España hay afición de verdad. Más de 53.000 personas estuvieron presenciando la carrera en vivo y en directo.

FERRARI AYUDA A MINARDI

Carl Lint, responsable de Goodyear, ha confirmado que Ferrari ha intercedido para solventar algunas deudas que tenía Minardi desde la temporada pasada con la compañía de neumáticos. El precio de cada neumático está fijado en 630 dólares (unas 78.000 pesetas) independientemente de que sean delanteros, traseros, de seco o mojado, y pueden usar 28 por Gran Premio.

PADDOCK

COMENZO EL RALLYE ATLAS

La etapa prólogo del Rallye del Atlas, disputada en los alrededores de Alicante, fue dominada por los Citroën ZX Rallye Raid de Salonen y Vatanen. El equipo español, Servlá-Pulg realizaba el sexto mejor tiempo a bordo del Macmoter, mientras que Arcarons se situaba entre los diez primeros en motos.

REPARACION DE CARDUS



La noticia en la última prueba del Open Ducados disputada en Calafat fue la vuelta de Cardús en 250 cc. Obtuvo el tercer puesto en entrenamientos pero tuvo que abandonar por una infección intestinal.

VICTORIA DE AMOS BILBAO

Amos Bilbao ha vencido en la prueba del Campeonato de España de Trial disputada en Sant Llorens. La sorpresa la protagonizó el joven Justribó al conseguir la segunda plaza, justo por delante de Tarrés.

TRAGEDIA EN FALPERRA

Dos personas resultaron muertas y cuarenta heridas al salirse Manuel Barbosa en la Subida a Falperra (Portugal), puntuable para el Campeonato de España y el Europeo de Montaña. Los españoles Zabaleta y Villariño se clasificaron segundo y tercero, mientras que Riera era segundo en la categoría de Grupo A.



Victoria de Vélez en Canadá

EL piloto español Fermín Vélez y su compañero de equipo, Mauro Baldi, se anotaron la victoria en la última prueba del Campeonato IMSA disputada en el circuito canadiense de Halifax. Partiendo desde la segunda posición de la parrilla de salida, el Ferrari 333 SP de Vélez y Baldi ha demostrado una vez más que es el coche a batir esta temporada. El piloto español declaraba al término de la carrera «ésta ha

supuesto una gran victoria porque ha sido la carrera más competitiva en lo que va de campeonato. Durante tres horas se ha podido ver un *sprint* de tres coches luchando por la victoria desde el principio hasta el final. La carrera ha sido muy dura porque la pista era muy exigente, había que ir al cien por cien para conseguir la victoria y cualquier error te podía costar un accidente contra los muros de protección».

Segundo triunfo consecutivo



PEDRO Martínez de la Rosa ha vencido por segunda vez consecutiva en el Campeonato Japonés de Fórmula 3. El piloto español partía desde la primera línea de la parrilla de salida y dominó la prueba de principio a fin pero,

aunque pasó la bandera de cuadros con 13 segundos de ventaja respecto al segundo clasificado, el japonés Motoyama, la victoria no fue tan fácil como puede parecer. La prueba se disputó bajo un fuerte aguacero, lo que obligó al equipo Tom's-Toyota a modificar

completamente los reglajes del monoplaza antes de la carrera. Después de analizar los resultados del *warm-up*, en donde el español obtenía sólo el cuarto mejor tiempo, optaron por salir a carrera con unos nuevos reglajes; «Había que aprovechar que salíamos desde la pole y hemos acertado de lleno. Nada más darse la salida he podido comprobar que los cambios eran positivos y que el subviraje había desaparecido. Me he escapado enseguida», comentaba Pedro Martínez de la Rosa al finalizar la carrera. El español, con tres victorias en lo que va de temporada, se afianza pues como líder indiscutible del Campeonato Japonés de Fórmula 3.

Dominio de Porsche en París

EL equipo formado por los pilotos alemanes Oberndorfer y Hübner resultó vencedor en los 1.000 kilómetros de París. La elevada inscripción del evento ha demostrado que la prueba francesa sigue manteniendo todo su tradicional encanto, a pesar de que las nuevas normas del Campeonato GT limitaron su duración a cuatro horas. Aunque el Ferrari F-40 de Olofs-

son y Della Noce dominó la prueba hasta sólo 20 minutos antes del final, la mayor solidez de los Porsche 911 GT3 les permitió copar las tres posiciones en el podio.



Karl Wendlinger

UN AÑO Y ADIOS

Las 11.27 del día 12 de mayo de 1994, el Gran Premio de Mónaco estuvo a punto de temerse de luto. A la salida del fatídico túnel, el Sauber Mercedes de Karl Wendlin-

ger se estrellaba a 150 kilómetros por hora contra las defensas de la zona de escapatoria y el piloto se quedaba en estado comatoso. Aquello representaba la prolongación del

drama de Imola sobre la F-1. Los médicos del hospital de Niza decidieron mantenerle en coma forzoso durante varias semanas para proteger su sistema nervioso. El

Para el desafortunado Wendlinger, sólo le queda la dulce compañía de Sophie para sobrellevar el despido de Sauber y en parte de la F-1.





Aquí le vemos en compañía de Karl, su padre, en el taller que posee en Kufstein.



Wendlinger con su coche preferido, un Mercedes C360, que compró a la firma del primer contrato de F-1.



Hogar, dulce hogar. La compañía de su novia Sophie le ocupa la mayor parte de su tiempo.

sistema de terapia fue compartido también por los médicos de una clínica de Innsbrück, lugar donde se trasladó Wendlinger en la última fase de su tratamiento. A raíz de un largo periodo de recuperación, Wendlinger pasó por unos exhaustivos controles médicos que, por encima de cualquier duda, le consideraron apto para volver a dominar un monoplaza de Fórmula 1.

Del estado más preocupante a los primeros registros realizados con su Sauber en el circuito del Paul Ricard, pasaron solamente siete meses. La recuperación muscular y neurológica de Wendlinger fue espectacular y, desde los primeros compases de los entrenamientos,

todo parecía indicar que la carrera del joven piloto austriaco volvía a arrancar con fuerza.

Al margen de haber tratado con suma delicadeza la posible tragedia de Wendlinger, el equipo Sauber, y concretamente Peter Sauber, volvieron a depositar toda su confianza en él, confirmándolo como piloto para la temporada de 1995. Hasta el arranque del campeonato, el quehacer de Wendlinger fue muy satisfactorio y en algunas ocasiones sus resultados eran superiores a los de Harald Frentzen, su compañero de equipo.

En los primeros compases de la temporada que arrancó con el G.P. de Brasil, disputado en Interlagos,

ocurrió que Wendlinger tuvo que enfrentarse a un coche complicado, carente de equilibrio, con poca presión aerodinámica y de una configuración poco acertada. Bajo el estrés de una situación complicada en la que el monoplaza era el único causante de tantos problemas, el comportamiento de Wendlinger empezó a tener fisuras. Sus dotes de puesta a punto se hicieron imprecisas, lentas en la mayoría de los casos y, al contrario que antaño, Wendlin-

ger daba muestras de no ser aquel piloto rápido, intuitivo y tenaz que durante tiempo se perfiló como una segura promesa de la F-1.

Las diferencias entre sus resultados y los de Frentzen se hicieron cada vez más evidentes hasta culminar en el G.P. de España. No había dudas; Karl Wendlinger ya no era el mismo. El descontento creció en el seno del equipo y él mismo no se encontraba

debidamente ubicado en un monoplaza de F-1. Junto a esta situación se sumó la presión de ELF y Ford, totalmente disconformes con la conducta deportiva de Wendlinger y que en repetidas ocasiones habían manifestado esa disconformidad.

A pesar de sus sentimientos, Peter Sauber se vio en el difícil trance de comunicar al entrañable Karl la ruptura del contrato y que sería Jean Christophe Bouillon, probador de Williams, quien ocuparía su lugar desde los entrenamientos libres en Montmeló posteriores al G.P. El desenlace ha ocurrido de común acuerdo y Wendlinger se ha refugiado en su casa de Kufstein, en los Alpes austriacos, donde posee una

confortable casa en la que comparte su vida con Sophie, la mujer que desde el momento del accidente nunca se separó de él.

A partir de ahora, cabe la posibilidad que de la vida deportiva de Wendlinger haya que borrar la palabra Fórmula 1, o bien, poner tiempo por medio hasta que su recuperación pueda dar lugar a una nueva aventura con la F-1. Al respecto, Wendlinger no ha pronunciado palabra y nadie sabe si se separará definitivamente del Gran Circo para acercarse a otras especialidades más «humanas».

GIGI CORBETTA
FOTOS: FERY PRESS



En momentos de meditación, recuerda su vida en la F-1.



La victoria de Beattie en la categoría de 500 centímetros cúbicos le convierte en líder del Mundial, con una apreciable ventaja de 29 puntos respecto a Michael Doohan, quien no pudo terminar debido a una caída.

Aoki consiguió la victoria en dura pugna con Ueda y el español Alzamora (foto grande). El japonés no tuvo claro el triunfo hasta que quedaban tres vueltas para el final, cuando la caída de Saito dejó fuera de la lucha por la victoria al piloto español.



DEPORTE

GRAN PREMIO DE ALEMANIA DE MOTOCICLISMO, NÜRBURGRING **ALZAMORA TOMA EL RELEVO**

Después de luchar durante toda la carrera de tú a tú con la habitual jauría de pilotos japoneses en pos de la victoria en el Gran Premio de Alemania, el ilerdense Emilio Alzamora ha concluido en tercera posición, pero ha confirmado que la buena impresión causada a principios de año no era fruto de la casualidad.

Es evidente que después de la euforia desatada a raíz de la victoria de Puig y las excelentes actuaciones de otros compatriotas en el G. P. de España, se esperaba mucho de los pilotos españoles en Nurburgring. Si bien éstos no han decepcionado, en Alemania no se ha vivido una jornada tan feliz, sólo uno de ellos estuvo luchando por la victoria, Emilio Alzamora, cuando ese mismo papel podía esperarse también de Puig y Criville.

La actuación de Alzamora fue

electrizante, en cuanto que fue el único europeo que estuvo peleando entre el habitual pelotón de kamikazes de esta categoría. En esta ocasión éstos eran Saito, Sakata, Ueda, Aoki, Manako y, con ellos, sin ningún tipo de complejo, el ilerdense les disputaba las frenadas con ahínco. La prueba se fue desarrollando siempre bajo esa tónica, aunque el primero en desertar del grupo fue Manako, a causa de una caída, y luego otro tanto hizo Sakata, que aun caería por segunda vez

en el último giro. Fue sin embargo, en el transcurso de la vigésima vuelta -quedaban tres para el final- cuando quedó sellada la suerte del español. En ese momento Saito tuvo una caída digna de entrar en los anales televisivos en cuanto a los malabarismos que el pequeño piloto nipón llevó a cabo. Este, escupido por la moto, consiguió mantenerse agarrado a ella y permanecer montado a la jirafa, es decir, con las dos piernas en el mismo lado. La fuerza que debía hacer para



En 500 Beattie, Cadalora e Itoh dominaron una carrera apasionante. Inmediatamente después de ellos entraron los dos pilotos españoles, Crivillé y Puig (abajo), que no tuvieron esta vez oportunidad de vencer.



Kenny Roberts y Jean Philippe Ruggia protagonizaron un apasionante duelo para acabar cuarto y quinto. Abajo, a la izquierda, Massimiliano Biaggi, que lideró la carrera de 250 de principio a fin. A la derecha, la caída de Checa que le impidió acabar la carrera.



agarrarse le impidió cualquier posibilidad de maniobra y menos de frenado, con lo cual al final acabó suavemente en la gravilla. Eso permitió a Aoki y Ueda escaparse de Alzamora, ya que éste tuvo que frenar para evitar llevarse por delante al otro japonés. Con ello la victoria fue asunto de los dos citados y, por cuarta vez en lo que va de año, el menor de los Aoki consiguió llevarse el gato al agua.

Tras su actuación explicaba con un punto de decepción: «Podía ganar, es una pena que la caída de Saito me haya hecho perder contacto con Aoki y Ueda, porque no sé si hubiera conseguido mi objetivo, pero lo hubiera intentado. De todos modos estoy muy contento porque ahora sé que puedo ganar aunque a mi moto le falte un pelín para ser tan rápida como las suyas».

Menos felices estaban Aspar y Torrontegui, en cuanto que ambos abandonaron por culpa de su mecánica. El vasco rompió un aro de su motor cuando remontaba tras una mala salida y el de Alcira también era víctima de una mecánica que no daba el rendimiento esperado, muy especialmente cuando se trata de

material oficial: «Eso no puede seguir así —explicaba— me han prometido piezas nuevas, pero la verdad es que me estoy replanteando todo».

En el cuarto de litro sólo hubo un protagonista: el campeón del mundo Massimiliano Biaggi, quien a los mandos de su Aprilia hizo su carrera olvidándose absolutamente del resto desde los primeros compases. El italiano no tuvo ningún problema a lo largo de toda la carrera y sólo en los últimos giros comenzó a sufrir las consecuencias de un neumático que se iba degradando. Había escogido un compuesto muy blando y éste acusaba el esfuerzo de los primeros giros: «Pero no podía detenerme en boxes a cambiarlo», declaraba sonriendo. Con ello Harada se le acercó en las últimas vueltas pero sin poder conseguir su objetivo. Tercero era Okada aunque para conseguirlo tuvo que batallar con Roberts y Ruggia, que le disputaron la posición hasta la última vuelta, cuando en la curva de antes de meta entraron tocándose los carenados. El galo, que parecía en condiciones de realizar un excelente papel, disputó toda la prueba sin la pantalla de su casco, con lo cual ter-

minó con los ojos irridadísimos. Es evidente que se esperaba con ansia lo que pudieran hacer D'Antín y Checa. Ambos cayeron durante los entrenamientos, pero el catalán lo hizo por dos veces. Por esta causa salió algo cohibido en carrera, dado que Sito Pons le había conminado a terminar bajo cualquier concepto. En la carrera los dos españoles pelearon juntos en un grupo en el que estaban Aoki y Lucchi y a la postre fue Checa quien se impuso, terminando en séptima posición, mientras que D'Antín era noveno tras Aoki. El madrileño confesó haberse despistado en las últimas vueltas al no leer la pizarra y pensando al recibir el banderazo final, que aún quedaba una vuelta. El resto de los españoles no brilló y así Cardoso, Lavilla, Padró —que sustituía a Ribba— y Castilla terminaban consecutivos a partir del puesto 17.

La expectación por la carrera de la máxima categoría residía en ver cómo reaccionaba Doohan tras su abandono de Jerez y para nosotros ver cómo se comportaba Puig y Crivillé. Como se esperaba no estaba presente Shwartz, e incluso se especula que ya no vuelva a los

grandes premios: se despediría en Holanda y se iniciaría en la práctica de los stock cars en su país, para lo cual parece tener contactos.

La primera sorpresa corrió a cargo del australiano, ya que en la sesión oficial del viernes cayó cuando ostentaba el mejor tiempo. Eso le produjo una triple fractura en el dedo anular izquierdo que no presentaba complicaciones y se pudo remediar con un pequeño plástico rígido que le mantenía el dedo doblado. Eso dolía pero no era en exceso grave, puesto que el sábado logró una vez más la pole position. De cara a la carrera manifestaba: «Esta no será la carrera más dura de mi vida». En los entrenamientos, Cadalora, Beattie, Capirossi, Reggiani e Itoh precedían a Puig y Crivillé. Los españoles



Juan Bautista Borja volvió a ser el mejor de los pilotos no oficiales. Acabó en décima posición.

no estaban lo competitivos que se deseaba, ya que por un lado Crivillé sufrió dos caídas, lo que le impidió perfeccionar la puesta a punto, y Puig no rendía lo que de él espe-

raba su manager Sito Pons. En carrera, como es habitual, Puig fue el más presto en la arrancada, pero en esta ocasión pronto fue sobrepasado por Beattie, Doohan y Cadalora. El campeón del mundo no tardó demasiado en colocarse en cabeza, pero una inesperada derrapada de la moto permitió a Beattie colocarse de nuevo en cabeza. Eso duró dos vueltas, hasta que Doohan se colocó nuevamente líder con su compatriota sin dejar de acarrearle. Eso le reportó sus frutos, puesto que en la novena vuelta Doohan veía cómo su Honda se «iba

inexplicablemente de delante» y acababa en el suelo. Sin daños físicos, lo peor era el daño moral. Con ello, el de Suzuki tenía despejado el camino hacia la victoria en tanto en cuanto Cadalora —todavía con neumáticos Michelin en su Yamaha Dunlop— no podía alcanzarle y tenía que preocuparse de la remontada de Itoh. Este consiguió su objetivo pero en la última vuelta el italiano le devolvió la moneda. Beattie, con su segunda victoria del año, se afianza como líder del campeonato con 29 puntos de ventaja sobre Doohan.

La última fase de la carrera fue electrizante entre Crivillé y Puig, ya que el primero remontó y parecía que podía alcanzar el podio. Una vez el de Seva adelantó a Puig, éste se pegó a sus talones pero debió desistir de intentar recuperar su posición, ya que prefirió no arriesgarse a sufrir una caída. Crivillé, por su parte, lamentaba las suyas de los entrenamientos, puesto que además de causarle dolor en el pie le hicieron perder la posibilidad de obtener mejor resultado. Juan Bautista Borja volvió a ser el primer piloto no oficial, concluyendo décimo.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

CLASIFICACIONES

125 CC
1º Aoki (Honda), 42.40.574; 2º Ueda (Honda), 42.41.245; 3º Alzamora (Honda) 42.42.631; 4º Perugini (Aprilia), 42.52.262; 5º Raudies (Honda) 42.56.047.

250 CC
1º Biaggi (Aprilia), 43.39.378; 2º Harada (Yamaha), 43.40.986; 3º Okada (Honda) 43.48.998; 4º Roberts (Yamaha), 43.49.298; 5º Ruggia (Honda) 43.49.786; 7º Checa (Honda) 44.02.360. 9º D'Antín (Honda) 44.02.632.

500 CC
1º Beattie (Suzuki), 46.01.392; 2º Cadalora (Yamaha), 46.11.266; 3º Itoh (Honda) 46.11.359; 4º Crivillé (Honda), 46.13.398; 5º Puig (Honda) 46.13.791. 10º Borja (Yamaha Roc) 47.04.058.

CAMPEONATO DEL MUNDO

125 CC
1º Aoki, 100 puntos; 2º Perugini, 53 p; 3º Sakata, 49 p; 4º Alzamora, 47 p; 5º Ueda, 44 p. 12º Torrontegui, 19,5 p.

250 CC
1º Harada, 98 puntos; 2º Biaggi, 93 p; 3º Waldmann, 74 p; 4º Aoki, 56 p; 5º Okada, 42 p. 7º D'Antín 31 p. 11º Checa, 22 p. 12º Cardoso, 20 p.

500 CC
1º Beattie, 99 puntos; 2º Doohan, 70 p; 3º Puig, 67 p; 4º Cadalora, 66 p; 5º Crivillé, 61 p. 10º Borja, 34 p.

RALLYE SIERRA MORENA

EL TURNO DE ORIOL

Cuarta prueba del Campeonato de España de Rallyes, en la serranía de Córdoba, y victoria de Oriol Gómez, su primer triunfo en este año. Tal como están las cosas, con tres pilotos luchando al segundo, cualquiera de ellos puede ganar. Hasta ahora, Puras ha vencido en todas las ocasiones anteriores; en esta carrera, la suerte se inclinó de lado del actual Campeón de España, que quiere a toda costa renovar su título.

El equipo Renault se ha dormido en la intertemporada. Confiado en su título y en el dominio ejercido en la temporada 94, apenas sacaron el polvo al Cho Williams preparado en Francia por Bostan, antes de iniciar el Campeonato 95. Y así les lúció el pelo: sus rivales, Citroën (Puras) y Peugeot (Moratal), trabajaron intensamente, evolucionaron sus monturas (especialmente en lo que a ruedas se refiere, montando llan-

tas de 17 pulgadas) y dieron todo un repaso al flamante campeón en las primeras pruebas.

Al fin han reaccionado los hombres del Cho y en Córdoba presentaban una nueva carrocería, esta vez auténticamente «pata negra», exactamente igual a la utilizada en el equipo del Mundial, 30 kilos más ligera y más rígida. Una nueva inyección Magnetti Marelli de nueva generación y algunos detalles más.

«El coche es fantástico. No tiene nada que ver con el anterior. Más fácil de conducir. Sin embargo -nos contaba Oriol antes del rallye- es más lento de reacciones y más duro de suspensiones, pero tarda más en inscribirse en las curvas; es menos vivo».

Entre sus rivales, Borja Moratal, tras una rápida visita al Rallye San Remo, donde se entrevistó con los responsables de Peugeot en el



Mundial, quedaba tranquilizado respecto al nivel de preparación de su coche: las direcciones son delicadas en su 306 BMR y en todos los 306 de F2. Tras una exhaustiva revisión, el Peugeot se alineaba en la salida con Borja muy tenso.

Por el contrario, Puras se encontraba totalmente relajado. Consciente de que los riesgos tenían que asumírselos sus rivales, el santanderino no se mostraba sin embargo muy contento con las mejoras introducidas en el ZX «Hemos puesto unos nuevos frenos, más grandes, para aprovechar la llanta de 17. Disponen de refrigeración por inyección de agua y cuatro pastillas por pinza. Son excelentes, pero han descompensado el trabajo del eje trasero. Se levanta demasiado en las frenadas, llegando incluso a perder contacto con el suelo, se bloquea detrás y el coche hace muchos extraños». Decididamente, pese al trabajo intenso en el equipo, no acaban

de encontrar los reglajes idóneos para cada prueba.

Pese a todo, en el primer tramo era Jesús Puras el más rápido, con cinco segundos sobre Moratal (que se quedó sin instrumentación) y 22 segundos sobre Oriol, que hace un trompo y no es capaz de engranar la marcha atrás.

Pero en el siguiente tramo, todo se pone patas arriba. En una zona de curvas enlazadas, Puras comete un error y se sale, golpea fuertemente contra una piedra y, aunque puede proseguir, a los pocos metros pierde la rueda, terminando el tramo con 16 minutos de retraso. En su asistencia recomponen el daño, pero no pueden evitar perder siete minutos que penaliza el cántabro en el siguiente control. Total, 22 minutos y el último puesto en la clasificación. Además, el Citroën ZX quedó afectado en la bancada. Aunque prosigue en carrera durante algunos tramos más (marcando además



De nuevo en la llegada Jaime Azcona, que ha vuelto a poner de manifiesto la excepcional robustez de los Peugeot 106, preparados por BMR. Un puesto de podio es su recompensa.

En esta ocasión, Jesús Puras tuvo que abandonar. Una salida de la carretera le hizo perder toda opción a quedar entre los doce primeros clasificados que suman puntos.



Williams) que tiene que retirarse en el segundo tramo con la caja de cambios rota.

Durante toda una calurosísima jornada, Oriol Gómez y Borja Moratal se enzarzaron en una espectacular pelea. El del Renault, quejándose de una suspensión poco adecuada a los tramos sinuosos y el de Peugeot, con continuos y desesperantes problemas de orden menor que no le dejaban distanciarse definitivamente de su rival.

A tres tramos del final, el rallye se decanta definitivamente a favor del catalán. Por dos veces, en pleno tramo, el motor del Peugeot se para por un fallo eléctrico, debido a un mal contacto en el desconector, perdiendo 21 segundos. Quedaba aún la última pasada por el tramo de Villaharta, de 23 kilómetros. La diferencia entre ambos pilotos era de 18 segundos. Borja arriesga hasta el límite y baja en 15 segundos su tiempo de la anterior pasada, efectuada con plena luz y no ♦♦♦

los *scratch*) desiste al comprobar que ni puede clasificarse entre los 12 primeros (para sumar puntos) ni puede hacer muchas pruebas con el chasis tocado.

El tramo lo gana Moratal con nueve segundos de diferencia sobre Oriol, que se coloca ya a medio minuto. Pese a las mejoras, parece que no va a poder con el Peugeot.

Pero la suerte, una vez más, no está con el madrileño y una avería en la servodirección del 306 hace perder a Borja toda la ventaja acumulada. Tras el tercer tramo, en la cabeza Oriol y Borja se encuentran prácticamente empatados. Tras ellos, los dos Peugeot 106 de Jaime Azcona y Sergio Vallejo, luchando con el cordobés Rafael Palomares, sobre un Clio grupo A.

Entre los coches de serie, Javier Azcona (Clio Williams) dominaba con algunos apuros al cordobés Francisco López sobre un Sierra Cosworth, tras una fugaz demostración de Iván Rodríguez (Clio Wi-

De nuevo Moratal tuvo la suerte en contra. Tenía el rallye a su alcance cuando falló la servodirección primero y el sistema eléctrico después.



TRAMO A TRAMO

Presencia de los Cinquecento en Córdoba, con victoria clara de Martínez. Debut de Daniel Bagration, hijo de Jorge de Bagration, campeón de España de Rallyes en los años 70, sobre un Lancia Stratos. Como copiloto, Nuria Llopis, su madre y también copiloto de Jorge en no pocas ocasiones.

Como va de segunda generación, mencionar que el hijo de Salvador Cañellas no pudo acabar la prueba tras su prematuro abandono. La victoria entre los Seat Ibiza correspondió a José Calvo, (en la fotografía inferior)



Citroën ZX preparado en Italia por Mauro Nocentini se producirá en el Rallye de Orense. El piloto cántabro estará patrocinado por Tag-Heuer y disputará al menos cinco pruebas del nacional, incluido el Cataluña.

En el Rallye de Llanes, si todo sale según lo previsto, podría aparecer Daniel Alonso en el Clio Williams F2 ex oficial que tienen Kiko Cima y Miguel Martínez-Conde como coche habitual, en el que montaría una caja de cambios de seis marchas.

Orgullosos pueden estar los padres de los hermanos Azcona. Javier, el mayor, a la izquierda, es líder destacado del Campeonato de España de Grupo N, con su Renault Williams y marcha tercero en el Campeonato de España. Jaime, a la derecha, está segundo en el Campeonato de España, corriendo como oficial Peugeot.

que no tuvo demasiados problemas para imponerse a Metodela Ferradas y a Carlos Boza.

Oriol Gómez estrenará una caja de siete velocidades y diferencial viscoso en el próximo rallye de Llanes, con lo que espera poder estar en mejores condiciones de enfrentarse al Citroën y Peugeot.

Se habla ya de la reglamentación para el 96. Renault quiere el kit-car, Peugeot no se ha decidido y Citroën no lo tiene. Seat podría participar en el Campeonato si se aprueban estos coches, pero la Federación se ha comprometido a mantener la actual reglamentación al menos hasta 1997. ¿Se aclaran? Nosotros tampoco, pero hay que tomar decisiones pronto.

El debut de Pedro Diego sobre un



Cuarta plaza para Rafael Palomares, sobre un Renault Clio Williams Grupo A.

de noche. Pero no consigue arañar más que dos segundos a Oriol, que también efectúa un excelente tramo. La suerte estaba echada. Lo que quedaba de carrera era ya un trámite.

Por detrás, Sergio Vallejo logró recuperar la cuarta plaza, detrás del siempre seguro Jaime Azcona, que había perdido al penalizar dos minutos en un control, al reparar su dirección. Tras los dos pequeños Peugeot, como siempre incombustibles, se clasificó Palomares y Javier Azcona que, con la llegada de la noche, se distancia ya claramente de su único rival en Grupo N, Francisco López, que incluso es superado por Miguel Angel Fuster, que mantuvo un intenso duelo con Muniente



David Nafria fue al final tercero entre los aspirantes al Desafío Peugeot.



Nueva victoria en Grupo N de Javier Azcona, que se afianza en el campeonato sobre coches de serie.

en el Desafío Peugeot. Tras esta victoria de Oriol, y aunque la puntuación del campeonato favorece claramente a Puras, lo cierto es que no hay nada decidido. La ventaja del santanderino es su victoria en un coeficiente 7, que podría contrarrestar cualquiera de sus rivales ven-

ciendo en el Príncipe de Asturias. El Campeonato va a decidirse en la prueba del Principado y, claramente, en Cataluña. Pero para eso faltan aún muchos meses y no pocas carreras.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ MARIA CERNUDA

Con su victoria en Córdoba, Oriol reanima un Campeonato que corría el peligro de decidirse demasiado pronto. Ahora, las cosas vuelven a su cauce y todo puede ocurrir. Para la próxima cita, la mecánica del Clio va a reforzarse.



CLASIFICACIONES

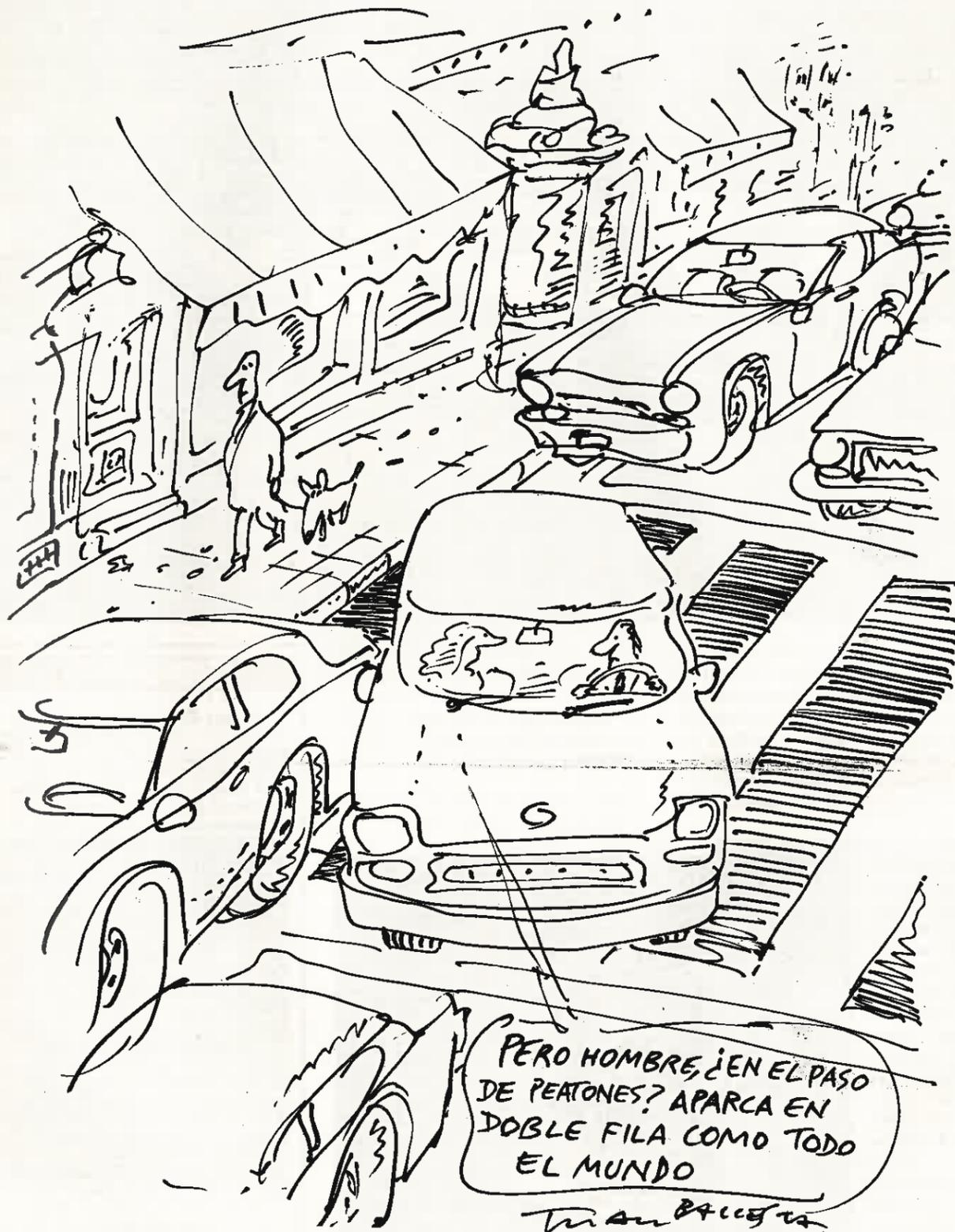
1º **Gómez-Martí** (Renault Clio Williams), en 2.25.40. 2º **Moratal-Rodríguez** (Peugeot 306 GTi), a 35". 3º **Jaime Azcona-Billmaier** (Peugeot 106 Rally), a 6'36". 4º **Vallejo-Vallejo** (Peugeot 106 Rally), a 8'50". 5º **Palomares-Ramos** (Renault Clio Williams), a 11'48". 6º **Javier Azcona-Vittorini** (Renault Clio Williams), 1º grupo N, a 13'20". 7º **Fuster-Medina** (Peugeot 106 Rally), 2º grupo N, a 16'15". 8º **López-Escobar** (Ford Sierra Cosworth), 3º grupo N, a 16'26". 9º **Loza-Serrano** (Renault Clio Williams), 4º grupo N, a 16'54". 10º **Muniente-Ibañez** (Peugeot 106 Rally), 5º grupo N, a 17'04".

CAMPEONATO DE ESPAÑA Pruebas disputadas, 4 de 11

1º **Jesús Puras**, 608 puntos. 2º **Jaime Azcona**, 492. 3º **Javier Azcona**, 486. 4º **Oriol Gómez**, 463. 5º **Sergio Vallejo**, 354. 6º **Borja Moratal**, 300. 7º **Miguel Angel Fuster**, 234. 8º **Juan Luis Cruz**, 194. 9º **Carlos Padilla**, 161. 10º **Manuel Mesa**, 144. Próxima prueba, Rallye de Llanes, el 4 de Junio.



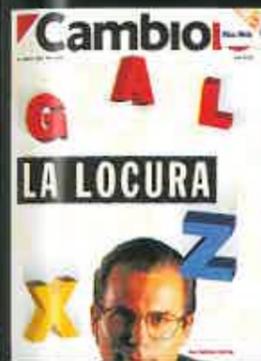
B A L L E S T A



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

Porque es ...

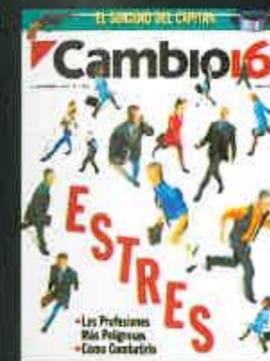
POLITICA



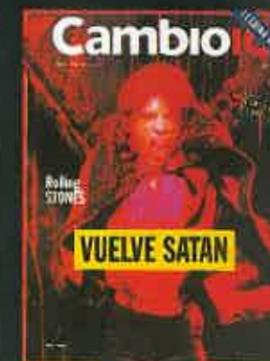
CULTA



PRACTICA



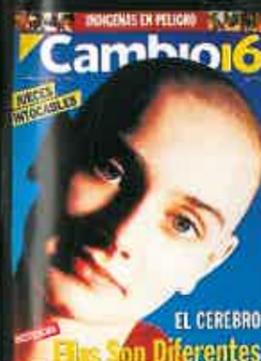
ESPECTACULAR



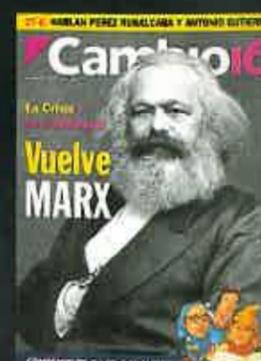
APASIONADA



FEMINISTA



SESUDA



DIVERTIDA



DE CINE



VANGUARDISTA



y Mucho Más. TODAS LAS SEMANAS

Cambio16



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

CITROËN

Equipamiento según versiones.

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

MERCEDES / SWATCH

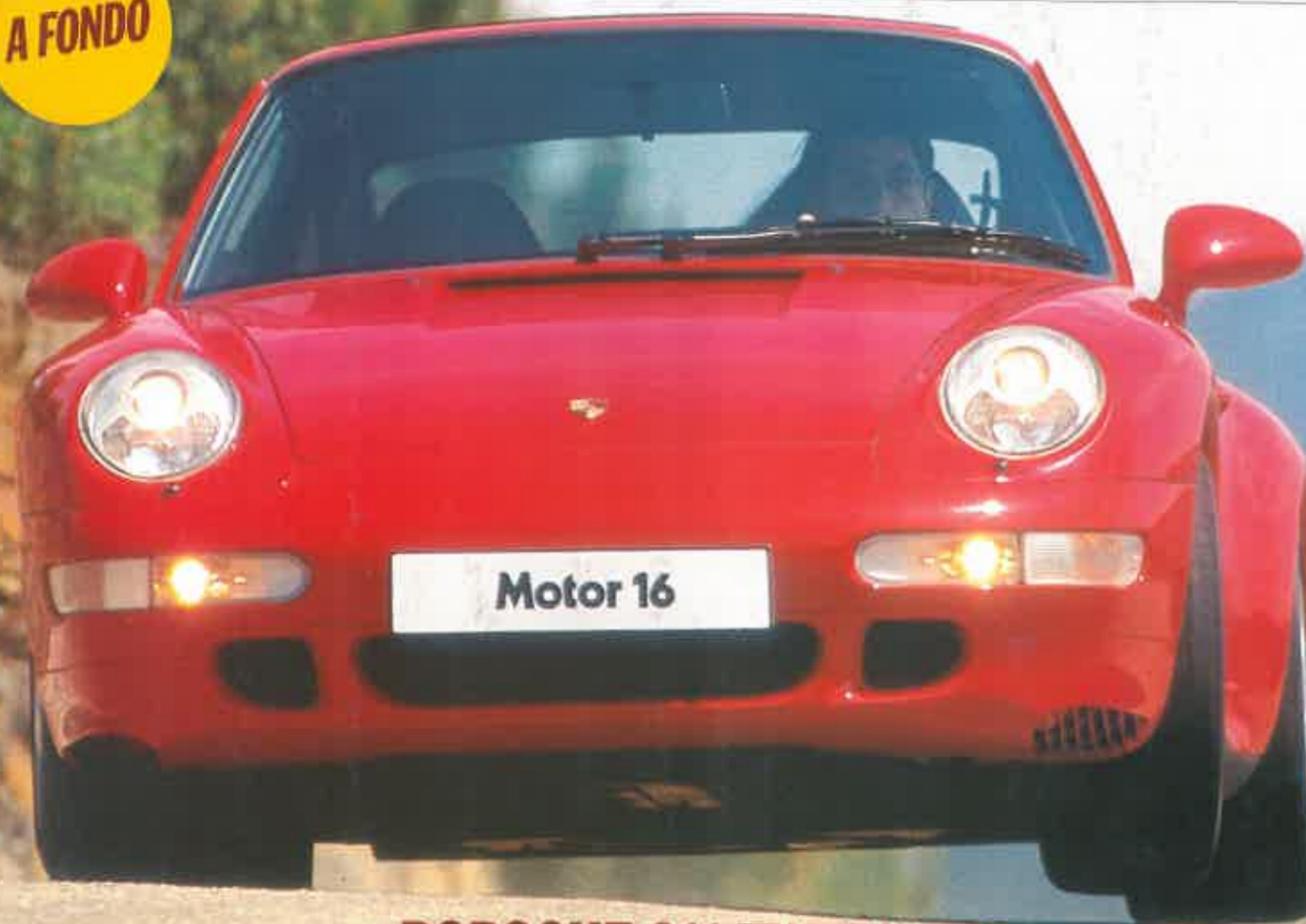


LA HORA DEL FUTURO

Motor 16

30 de mayo 1995 • Núm. 606 • 375 ptas.

A FONDO



PORSCHE 911 TURBO

LA FUERZA

● 408 Caballos ● 290 kilómetros/hora ● De 0 a 100 en 4,3 segundos

XANTIA BREAK

El nuevo familiar de Citroën

