



LLEGA LA NUEVA SERIE 5 DE BMW

SEMANAL Motor 16



PRIMERAS
FOTOS

6 de junio 1995 • Núm. 607 • 375 pts.



HEREDERO DEL TIPO
Bravo
por *Fiat*



LANCIA DELTA HPE 2.0 HF TURBO
TODO UN CARACTER



OPEL ESTRENA VECTRA

LONG BEACH

PEUGEOT 106

PEUGEOT 106

LONG BEACH

AIRE ACONDICIONADO GRATIS

& AIR BAG SI TU QUIERES

Serie especial 106 Long Beach. Este verano, si quieres presumir de algo, presume de aire acondicionado. El de tu Peugeot 106 Long Beach. Tiene todo lo que necesitas para pasar un verano fresco. Y además, elevadas eléctricas, cierre centralizado... y si quieres, también te lo llevas con Air Bag. Ven a por tu Peugeot 106 Long Beach. Es lo mejor del verano.

106 PEUGEOT

Desde 1.350.000 ptas.

PEUGEOT 106. Lo mejor que te puede pasar.



Preços para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas, sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 590 euros.

106 JUAN BALLESTA

100 Campeonato de España de Turismos en Montmeló. Victorias de Alex Caffi y Eric Van de Poele.

91 G.P. de Mónaco de Fórmula 1. Triunfo de Schumacher en esta accidentada edición.

86 DEPORTE A todo gas.

82 MOTOS Honda Shadow VT 600 C. Un modelo japonés de diseño custom con excelentes prestaciones y una línea cautivadora.

80 CUENTENOS SU CASO

49 PRECIOS

44 FUERA DE SERIE Cisitalia. Toda una lección de diseño que se expone desde 1951 en el Museo de Arte Moderno de Nueva York.

36 Nissan 200 SX. El recién llegado deportivo de Nissan ofrece un precio muy razonable y un completísimo equipamiento.

28 A FONDO Lancia Delta HPE 2.0 HF Turbo. La versión de tres puertas, unida a un extraordinario motor, convierten al Delta en un gran deportivo.

20 Opel Vectra. El próximo otoño llegará al mercado el sustituto del actual Opel Vectra. El nuevo modelo tiene el aire de familia que impusieron Astra y Omega.

16 LO ULTIMO Fiat Bravo. El sustituto del Tipo ya tiene configuración definitiva. Es un modelo que sigue las líneas iniciadas con el Fiat Punto.

E S T A S E M A N A



36 El deportivo Nissan 200 SX irrumpe con fuerza en nuestro mercado.



44 Cisitalia: una escultura en movimiento.



82 Honda Shadow VT 600 C.



100 Van de Poele vence en Montmeló.



91 Michael Schumacher volvió por sus fueros en el G.P. de Mónaco.

NISSAN AIRLINES



AHORA
Nissan

124 CV • MOTOR GASOLINA MULTIVALVULA CON INYECCION MULTIPUNTO O TURBODIESEL • DIRECCION ASISTIDA
• 48° DE INCLINACION LATERAL MAXIMA • 39° PENDIENTE MAXIMA SUPERABLE • 3 AÑOS DE GARANTIA O
100.000 KM. • DESDE 2.872.000 PTAS. • O UNAS EXCEPCIONALES CONDICIONES CON NISSAN FINANCIACION

*P.V.P. recomendado versión 2.4 LX 3 puertas gasolina (IVA, impuesto de matriculación, transporte y ahorro promocional incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para unidades matriculadas antes del 31.8.95 y vehículos en stock. Precio y promoción no acumulables entre sí o con otras existentes. Imagen realizada por especialista en circuito de pruebas.

Nuevo TERRANO II

Miles de vuelos al día,
a todas horas y en todas las
direcciones, con la máxima
seguridad, confort y
servicio, nos han convertido
en la compañía aérea
Nº 1 en España.

No es de extrañar que cada
vez haya más gente que
prefiera volar con nosotros.

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 Corbeta. 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. Secretaria 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. Valde-laparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

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

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

A ver quién puede más

La larga guerra comercial entre Estados Unidos y Japón sigue su curso. Ahora todo gira en torno a la industria del automóvil. La solución parece complicada si nos atenemos a la agresividad demostrada por ambos países. Y en la que sin duda los americanos están influidos por unas relaciones en las que siempre han llevado la peor parte quizás producto de un posible e histórico sentimiento de culpa (ver página 10).

Este hecho en concreto es el que ha radicalizado la postura de Washington, cuya administración en principio está dispuesta a continuar con las sanciones impuestas contra las importaciones de automóviles de lujo japoneses, que serán gravados con unos derechos de aduanas de hasta el cien por cien. Con esto se consigue establecer unas notables diferencias de precio con los modelos equivalentes del mercado norteamericano.

Esta es la respuesta a la discriminación que Estados Unidos padece en Japón, tanto en la exportación de automóviles como en las piezas de recambios. Por su parte, el Imperio del Sol Naciente, que es la segunda potencia económica del mundo y que ocupa este mismo lugar en el mercado automotriz internacional, argumenta que, como su mercado es libre, no se puede obligar a los ciudadanos a consumir productos de otros países si ellos no quieren. Eso sí, están dispuestos a crear nuevos centros comerciales en las principales ciudades y a empezar a homologar un importante número de piezas de obligada revisión periódica.

Vamos, que han decidido ser menos drásticos con la estratagema legal con la que los nipones han

conseguido reducir al máximo las importaciones hasta ahora. En todo este apasionante pulso hay una cosa evidente, ambos países se conocen y se respetan. Además, no sería lógico que esta lucha de intereses echara por tierra una relación que, si bien es cierto se concreta en lo comercial, incide en matices tan importantes como la estabilidad y seguridad de la zona.

En este punto es donde entra la Unión Europea y el riesgo de que un posible acuerdo bilateral entre los dos países pueda ser a costa de los fabricantes del viejo continente, que verían reducidas sus exportaciones de automóviles y respuestos. En principio, tanto Estados Unidos como Japón están dispuestos a acatar lo que diga la Organización Mundial del Comercio (OMC). Lo que todavía está por ver es, cuando se produzca el acuerdo, si éste será aceptado por Europa, que puede ser la gran perjudicada.

Nota del D. Del 2 al 9 de junio, los conductores españoles tendrán la oportunidad de demostrar su compromiso con la seguridad. Tal y como anunciamos en números anteriores, va a celebrarse la Semana de la Seguridad Vial.

Esta revista se suma a la iniciativa que Mapfre y la Dirección General de Tráfico han puesto en marcha y que tiene como objetivo lograr un compromiso por parte de todos, al aceptar asumir un decálogo voluntario de comportamiento que, cuando se lleva a cabo, transforma la agresividad al volante por el placer de conducir.

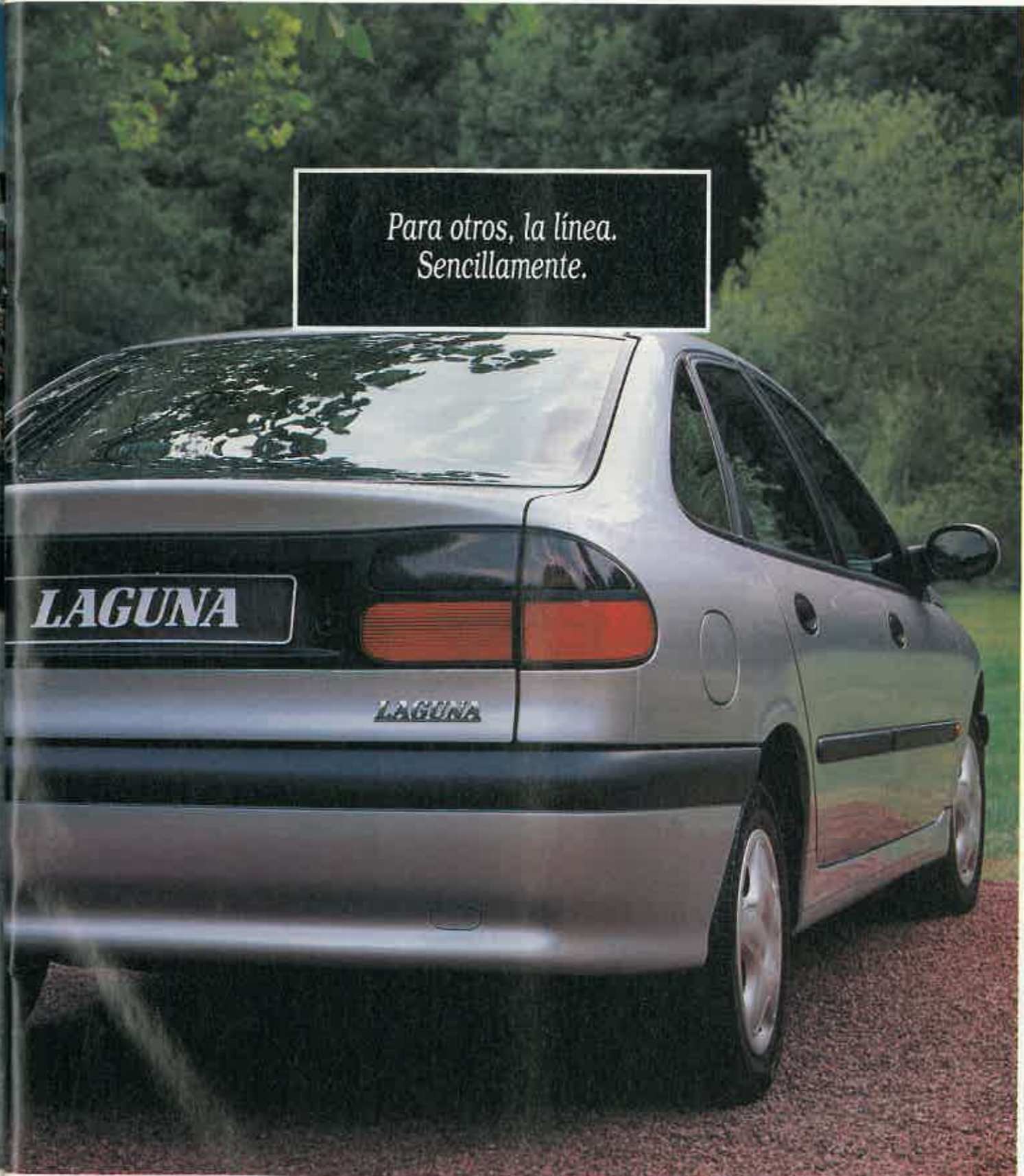
Ni Estados Unidos ni Japón van a dar su brazo a torcer en la guerra del automóvil. En Europa esto se ve con preocupación, pues puede ser la gran perjudicada.

ANGEL CARCHENILLA

Para algunos de nuestros coches,
la única línea que cuenta
es la línea de llegada.



Para otros, la línea.
Sencillamente.



Campeón del Mundo de Fórmula 1 de Constructores, por tercer año consecutivo.

RENAULT. Ganamos siendo diferentes.



RENAULT

LINTAS

SEMAFOROS

Nunca segundas partes fueron buenas. Ni parece del todo adecuado que profesionales de la publicidad utilicen las mismas ideas para anunciar otros productos. Hace pocos meses, Renault inició la campaña JASP, (jóvenes aunque sobradamente preparados) de indudable éxito. Ahora, a la sombra, aparece una marca de scooters, que preferimos ni siquiera mencionar, con el tema de tan mal gusto como JOER (Joven orgulloso extraordinariamente refrigerado). Si malo es imitar, peor es caer en la chabacanería.

De nuevo la industria del automóvil nos da un maravilloso ejemplo de mecenazgo y de apoyo a la cultura. En el Museo de Santa cruz, en la imperial ciudad de Toledo, ya se puede admirar «La Inmaculada Concepción» de El Greco, restaurada por iniciativa de Fiat Ibérica. Una obra de la primera época del autor, pintada para la parroquia de San Román. La restauración ha corrido a cargo de Rafael Alonso, un especialista en El Greco, autor de más de 40 restauraciones.

LAZOS VERDES

Semana de la seguridad vial

ENTRE los días 2 al 9 de junio, va a celebrarse en toda España la Semana de la Seguridad Vial. Esta campaña busca un compromiso de los ciudadanos con un decálogo de comportamiento, extraído del libro blanco «Factor Humano y Seguridad Vial». Quienes se sumen a esta campaña portarán sobre sus solapas un lazo verde y un adhesivo en sus vehículos. Podrán firmar en cualquiera de los más de 21.000 puntos en los que se ubicarán pupitres y se distribuirán 11 millones de pegatinas, cinco millones y medio de folletos informativos, 50.000 carteles adhesivos y 200.000 lazos de solapa. Estos pupitres se encontrarán en todas las gasolineras de la red 24 Horas, ITV, aeropuertos y lugares de concentración de vehículos.

Los conductores se comprometen a respetar este decálogo:

- 1.- Me convenceré de que la Seguridad Vial también depende de mí y no sólo de los otros. Divulgaré esta idea entre mis familiares y amigos.
- 2.- Prestaré la mayor atención cuando conduzca. No me distraeré con aspectos ajenos a la conducción de mi automóvil.
- 3.- Respetaré al más débil y a los demás. Contaré las veces que no me detenga en los pasos de peatones y aparque indebidamente.
- 4.- Conduciré sin prisas ni agobios. Respetaré los límites de velocidad y no prefijaré

hora para llegar a mi destino.

5.- Estaré siempre en el mejor estado físico y psíquico para conducir. No me pondré al volante si hubiera bebido alcohol ni permitiré que lo hagan otros que también hayan bebido.

6.- Respetaré todas las señales de tráfico. No apuraré la velocidad para pasar los semáforos y me detendré en los stops.

7.- Llevaré siempre abrochado el cinturón de seguridad o casco puesto, tanto en carretera como en ciudad y pediré a los demás usuarios que también lo hagan.

8.- Seré tolerante con los demás conductores. No competiré ni me picaré si me adelantan. No molestaré ni acosaré y aceptaré que otros vehículos me adelanten.

9.- Procuraré que mi automóvil esté en el mejor estado de funcionamiento y de seguridad. Anotaré los fallos y defectos que observe para su rápida corrección o reparación.

10.- Me dedicaré a disfrutar con mi automóvil en los viajes y desplazamientos que haré sosegadamente, pensando que lo más importante es mi vida y la de los demás.



LINEA DIRECTA

Seguros por teléfono

EL grupo Bankinter ha creado una empresa mixta, al 50 por ciento con los británicos de Direct Line Insurance, para la puesta en marcha en nuestro país de una nueva compañía de seguros bautizada Línea Directa Aseguradora.

La particularidad de la nueva compañía, presentada por su consejero delegado, Gonzalo de la Hoz (en la foto), estriba en que operan exclusivamente a través de la red telefónica. Ni siquiera para la contratación de una póliza en un coche usado. A través del teléfono 902 123 123, cualquier usuario puede contratar una nueva póliza, conocer los precios de las diferentes modalidades, dar un parte tras un siniestro o modificar el contrato.

La ausencia de inmobiliario permite una importante reducción en el precio de las primas, que puede llegar en algunos

casos hasta el 20 por ciento. Por el momento, comenzarán a funcionar en las comunidades de Valencia y Murcia, para ir expandiéndose por todo el territorio nacional en los próximos 18 meses. Según los responsables de la compañía, esperan disponer de más de medio millón de pólizas antes del año 2025.



Casa Fundada en Cuba en 1862

BACARDI CON TODO

& LAS TUYAS & LAS DE LOS OTROS.

ÚNICAS & PERSONALES & INTRANSFERIBLES & INCONFUNDIBLES

PEUGEOT CON EL REY

Juan José Sanz, Presidente de Opel España, y Javier Oraa, Secretario General, han sido recibidos en audiencia privada en el palacio de La Zarzuela por S.M. el Rey. Ambos dirigentes han informado al monarca de la marcha de la compañía, en el que destaca el éxito internacional de ventas de modelos como el Tigra, fabricados en exclusiva en la planta de Figueruelas, en las proximidades de Zaragoza.



OCASIONES DEL LEÓN

Por tercer año consecutivo, se ha celebrado en Madrid, la feria de ocasión «Ocasiones del León», organizada por Peugeot para dar salida a sus coches de segunda mano. Más de 500 coches de todas las marcas fueron mostrados por los 16 concesionarios de la zona. Los vehículos, procedentes de operaciones de cambio, estaban especialmente revisados por inspectores de la marca, rechazando los que no cumplieran con los parámetros de calidad exigidos. Los visitantes han tenido la oportunidad de adquirir, a precios excepcionales, los coches de directivos de la marca, en un impecable estado.

PRIMERAS BATALLAS

La guerra entre USA y Japón

LAS últimas negociaciones sobre intercambios comerciales entre Estados Unidos y Japón van dando lugar a nuevas soluciones en diversos campos salvo en el automóvil.

De todas las luchas comerciales entre las dos grandes potencias económicas, sin lugar a dudas, la más dura y emocional es la del automóvil, ya que las barreras que establece el gobierno nipón a la entrada de coches importados son un fuerte obstáculo para cualquier negociación.

La dura posición que ambas administraciones han adoptado no facilita la solución a una situación cuyo origen se remonta a 1905, cuando Ford exportó el primer coche a Japón. Desde entonces ha pasado de todo.

Durante los primeros años de la motorización, los fabricantes americanos se apresuraron a establecerse en la isla, ya que por aquel entonces, la industria local era casi anecdótica. A finales de la década de los 20, General Motors y Ford disponían de plantas donde se montaban coches. Durante la siguiente década, la industria local comenzó a estructurarse, con la aparición de marcas como Nissan, y el gobierno japonés impone las primeras restricciones a la impor-

partar de la industria del automóvil en Japón y los importados se reducen a cifras anecdóticas. En los años 70 y 80 se producen los momentos más difíciles, con una industria japonesa que parece imparable, mientras que en los Estados Unidos se cierran fabricas sin cesar. Esta situación fuerza la autolimitación de las exportaciones a los Estados Unidos por parte de los fabricantes nipones. En los últimos 30 años la presión por parte de los americanos para que Japón levante las barreras para la libre comercialización de sus coches ha sido una constante pero, ahora que la industria del país oriental pasa por unos momentos difíciles, no parece que sea el mejor momento para conseguir que aquella administración ablande su postura.

En estos momentos, la situación vuelve a ser muy tensa, ya que los americanos han amenazado con imponer barreras semejan-



tes a los japoneses, ante lo cual el ministro de comercio japonés, Ryutaro Hashimoto, ha anunciado acciones legales ante los organismos internacionales de comercio. De momento, las marcas Lexus (Toyota), Infiniti (Nissan), Diamant (Mitsubishi), Acura (Honda) y Xedos (Mazda) van a ser grabadas con un arancel especial, que reducirá las enormes diferencias de precio entre sus modelos equivalentes de lujo norteamericanos. En estos momentos, las ventas de los coches importados en Japón alcanzan un 7 por ciento del mercado, pero se da la circunstancia de que un porcentaje muy elevado de estas importaciones lo son de coches japoneses fabricados en los Estados Unidos y Europa.

Esta guerra comercial sólo acaba de iniciarse. Los especialistas económicos norteamericanos presagian enfrentamientos con consecuencias muy graves para la economía mundial, especialmente para los japoneses.



ta-
ducción y pro-
japonesas. La Segunda Guerra Mundial supuso un paréntesis en la lucha comercial, que se reavivó con más fuerza en los años de la reconstrucción. Los fabricantes americanos dismantelan sus plantas en Japón ante la obligatoriedad de firmar acuerdos con una duración mínima de seis años. Por aquel entonces los coches importados tenían una cuota de mercado en torno a un 60 por ciento, por lo que la administración nipona endurece las restricciones a la importación y eleva los aranceles hasta un 40 por ciento.

En los años 60 se produce el gran des-

BALANCE DE SEAT

Mejoría sin euforia

EL balance de resultados del ejercicio 94 que Seat ha presentado arroja todavía números rojos pero no resiste la comparación con el año 93, puesto que si en ese ejercicio se perdieron 151.315 millones de pesetas, en 1994 han sido 29.473, con lo cual la reducción de pérdidas se cifra nada menos que en un 80,5 por ciento. «Eso no significa -dijo Joan Llorens, Presidente del Comité Ejecutivo- que las dificultades hayan terminado, pero sabemos que estamos en la buena dirección». Para corroborarlo, las cifras del primer trimestre de 1995 también mantienen la tónica y así la mejoría se cifra en un 83 por ciento, 28.700 millones contra 4.887, aunque de todos modos se es cauto y se piensa que a finales de este ejercicio todavía se estará en números rojos, puesto que «seguimos estando en una situación difícil y hay que mejorar» explicó Utz Claassen, vicepresidente y responsable del área de finanzas. La mejoría de 1994 se basa en diversos factores, por un lado la reactivación económica y el plan Renove, pero por otro la drástica política de optimización y reducción de gastos llevada a cabo en el seno de la empresa. En cuanto al plan de regulación de empleo, se explicó que se ha solicitado que sea de 15 días hasta final de año, pero que de momento sólo se utilizarán cinco. Una vez más Juan Llorens aprovechó para pedir la ayuda de la Administración, como ha sucedido en Inglaterra o en

Francia: «No parece normal que en nuestro país se mantenga el Impuesto de Matriculación. Queremos que se hagan cosas en silencio, como en ha ocurrido en Francia, que fueron reduciendo el impuesto paulatinamente hasta convertirlo en el IVA».



De buena fuente

Se va Jorge Cachinero

Inesperadamente, Jorge Cachinero, responsable de Asuntos Públicos de Ford España, ha cesado en su actividad. Se desconoce quién va a sustituirle y las razones últimas de tan fulminante cese, al regreso del Salón de Barcelona; un Salón en el que, curiosamente, reaparecía Tomás Cavanna, su antecesor en el cargo.

El primer coche español nació en El Puerto de Santa María

Hasta la fecha, se creía que el primer coche español era el Bonet, fabricado en Barcelona hacia 1898. Pero ahora resulta que un grupo de historiadores de la localidad gaditana de El Puerto de Santa María investigan sobre un automóvil construido en 1890 por el malagueño Francisco Anglada Gallardo y bautizado con el primer apellido de su creador. Fue un coche de 10 caballos de potencia, con tres velocidades y marcha atrás y se vendió al precio de 6.800 pesetas.

SsangYong entra en Santana

Ya lo habíamos adelantado en MOTOR 16 hace algunos meses. Ahora parece que se confirma que los coreanos de SsangYong van a comprar una participación mayoritaria en Santana Motor y ensamblarán vehículos todoterreno del nuevo modelo Musso, llegados en régimen de CKD hasta la planta de Linares.

Palos... y más palos en Corea

Nada menos que 5.000 afiliados tiene el sindicato mayoritario de Corea en la corporación Hyundai. Recientemente, han mostrado su fuerza en un conflicto laboral en la planta de Ulsan. Para evitar desórdenes, la fuerza pública envió a 7.000 (sí, han leído bien) agentes de la policía que tomaron la fábrica y obligaron a los trabajadores a tranquilizarse.

la idea del Laguna

Familiar nació en España

El nuevo Renault Laguna Familiar dispone de una tercera fila de asientos, con un sistema de plegado muy ingenioso. Tras un sondeo en varios países europeos, la idea de realizar este sistema nació en España, donde apuntaron la conveniencia de plegar los asientos de tal manera que las mujeres pudiesen hacer la operación con facilidad y sin esfuerzos. A Raymond Savoye, director del proyecto Laguna, le gustó tanto la idea que no dejó de darle vueltas hasta desarrollar un sistema que permite disponer de todo el volumen del maletero o de una tercera fila de asientos, en pocos segundos.

MUSICA SOBRE RUEDAS

DURAN Duran ya no son lo que eran, y estoy seguro de que ellos lo saben. Pero siguen teniendo tirón y renombre. Para su nuevo álbum «**Thank you**» (EMI 8 31879 2) toman la idea que Bowie había puesto en práctica en «Pin-Ups» y se dedican a recordar y recrear las canciones que marcaron sus años mozos. Cada uno de sus componentes ha elegido dos temas y con la suma de todos se ha montado un disco que reúne desde el «Lay, Lady lay» de Dylan, el «Ball of confusion» de Temptations pasando por temas de los Doors, Iggy Pop, Elvis Costello, Led Zeppelin y hasta los raperos Grand Master Flash and the Furious Five. El resultado es irregular, pero no se podía esperar otra cosa cuando la selección de temas se debe a cinco personalidades muy diferentes y la amplitud de estilos queda muchas veces fuera de las posibilidades del grupo. Pero al menos resulta interesante como experimento.

Hace unas semanas destacábamos en esta misma sección la aparición de un recopilatorio sobre los grandes éxitos del sonido de baile italiano.

Hoy presentamos un concepto similar, «**Dance Trance**» (Arcade 3200582), aunque esta vez el origen de los temas no tiene un referente geográfico sino la simple moda de un «nuevo» sonido de baile que se añade a la larga serie de ritmos iguales con denominaciones distintas. Eso de «Dance trance» es una de las muchas variantes del sonido disco que se lleva ahora y que tiene en gente como Legend B, Blue Alphabet o Sunbeam entre sus figuras.

¿Que no le suenan? Pues es la hora de que lo conozca, porque es de lo que más suena en los coches que se mueven en las noches de viernes y sábados en las rutas del baile.

Vanessa Williams es una guapa cantante norteamericana que fue la primera Miss USA de color de la historia de este concurso. Si a ello le sumamos una interesante voz que se mueve a gusto entre el funky y el soul y unas canciones sugestivas, estamos seguros de que serán muchos quienes quisieran tenerla como compañera de viaje. Nada más fácil: háganse con «**The sweetest days**» (Mercury 526 172-2) su nuevo álbum, y déjense acariciar por sus sugerentes canciones. Las hay nuevas pero tampoco faltan las que tiene apellidos ilustres entre sus autores: Patti Austin o Sting entre otros. Ritmos medios, que podrían valer hasta para bailar, pero que son mejores para escuchar mientras pasan los kilómetros, que seguro se hacen más cortos con tan dulce compañía.

TLC es un divertido trío de negritas que arrasan en Estados Unidos con ritmos de baile. Para más datos, una de ellas, la hispana Lisa López, tiene prohibido abandonar su estado natal porque arrasó también la casa de su novio incendiándola tras una discusión. Esa es parte de su alocada personalidad, que parece más segura cuando se limitan a expresarla en disco. Su último trabajo se titula «**CrazySexyCool**» (Arista 26009 2) que se podría traducir como «Locas, sexy y enrolladas». Una buena definición de sí mismas. Pero no basta con un toque de extravagancia o histerismo para triunfar en la música y el trío hace un atractiva música que queda de manifiesto en temas como «Creep» o el lento «Diggin' on you» que bastan para ganarse el respeto de la crítica. Y la fidelidad de cientos de miles de compradores.

JOSÉ RAMON PARDO

SEAT, LA HISTORIA JAMAS CONTADA

Este es un libro sorprendente. Y a la vez histórico. Es una narración

de la historia de Seat por dentro, desde su nacimiento y crecimiento en el periodo franquista hasta su desvinculación de Fiat y la entrada de Volkswagen. Todos los secretos mejor guardados, las cifras, los valvenes políticos, las decisiones comerciales..., todo ello viene reflejado en este libro, cuyo título es «**Seat 1950-1993**». Su autora es Eulalia Solé y pertenece a la editorial de la Tempestad (Barcelona). Lo podrá encontrar en Libro Motor de Barcelona (93) 415 46 38 o de Madrid (91) 373 78 13. Su precio es de 1.450 pesetas.

CUENTA ATRAS DE MOTORTEC

Más de 500 firmas han previsto su presencia en Motortec, el Salón de Equipos y Componentes de Automoción que va a celebrarse en el Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid, entre los días 8 y 11 de junio. Seis son los pabellones que van a habilitarse, que albergarán car-audio, electrónica, recambios y accesorios, estaciones de servicio y equipamiento para garajes y talleres.

MODELO NVE-N055

Sistema de Navegación Alpine

ALPINE, como marca líder en el mercado de Car Audio y siguiendo fiel a su compromiso de ofrecer las tecnologías más avanzadas para incrementar la seguridad, comodidad y disfrute en la conducción, está orgulloso de presentar el Sistema Automático de Navegación modelo NVE-N055.

El principal objetivo de un sistema de navegación es ayudar a la conducción, dando la información precisa de la situación del vehículo y de la ruta a seguir para llegar al punto de destino.

Los sistemas de navegación para automóvil están siendo

comercializados desde hace unos años en Japón. El modelo NVE-N055 de Alpine es un sistema de cuarta generación que incorpora varias funciones, las cuales lo hacen realmente interesante y cómodo de utilizar al haber conseguido un funcionamiento totalmente automático. Las principales características del NVE-N055 de Alpine son: su guía automática de gran rapidez, que traza la ruta hasta nuestro destino; la guía automática de nueva ruta, que en caso de atascos sugiere inmediatamente un nuevo recorrido; la guía de voz en tiempo real, que le avisa de la proximidad de un cruce 700 y 300 metros antes de llegar a la intersección y la guía de puntos de intersección, que incluye información de servicios próximos a los cruces, tales como gasolineras, bancos, etc. (hasta 180.000 servicios).



PIONEER CON ACABADOS DE MADERA

Pioneer sigue lanzando modelos con acabados de imitación en madera. Algunos de los nuevos modelos, como el radio-CD DEH 615RDS-W y los radio-cassettes KEH-P8200RDS-W y KEH-P7100RDS-W, además de ofrecer inmejorables prestaciones, ofrecen también la posibilidad de poder acoplar su equipo de música Pioneer con los acabados de madera que llevan algunas marcas de automóviles, como Mercedes Benz, Rover o BMW.



CON GOODYEAR GASOLINA GRATIS PARA TODO EL AÑO

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

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



GOODYEAR

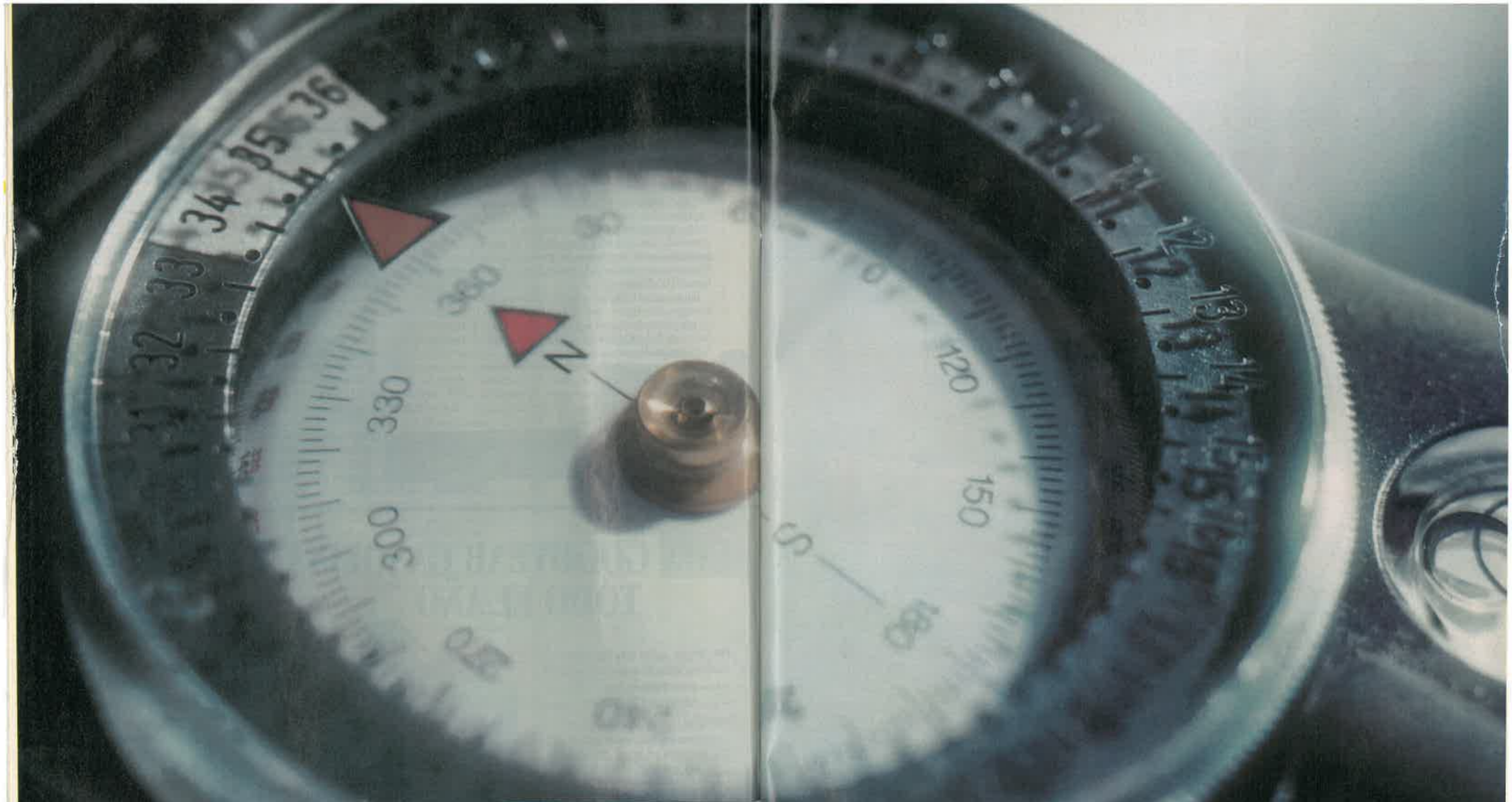


Antes de comprar, llame y pregunte por el taller más próximo al

902 300 300

* Esta promoción consiste en premio seguro y en el sorteo de 90 premios de 98.000 ptas. cada uno en 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 solo 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 1996. Los sorteos se celebrarán mensualmente. Las bases están depositadas ante notario. Promoción válida solo para Península y Baleares.

GOODYEAR



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



En cualquier taberna de cualquier puerto, los viejos lobos de mar cuentan la historia de un marinero que, a punto de completar la travesía del Atlántico en su velero después de sesenta y tres días de navegación en solitario, sufrió una extraña avería que inutilizó su brújula y, completamente desorientado, dio la vuelta

entera al mundo sin tocar un solo puerto. En cualquier refugio de cualquier montaña, es fácil escuchar al calor de la chimenea la curiosa historia de un viejo explorador que se planteó la conquista del Polo Norte también en solitario. Después de casi un mes de caminar sobre la nieve, cuando estaba a punto de

llegar al Polo Norte, el magnetismo inutilizó su brújula y, sin darse cuenta, siguió caminando hasta el Polo Sur. Y, en cualquier taller de coches de cualquier ciudad del mundo, suelen contar la historia de que, hace unos cuantos años, los fabricantes de automóviles habían ido perdiendo el norte. No sabían si

hacerlos con amplios tresillos o con horno microondas, con despegue vertical para evitar los atascos o con grandes palas, al estilo de los topos, para sortearlos por el subsuelo. No sabían si los nuevos coches tenían que ser rápidos o seguros, fiables o bellos, con mucho espacio o con poco consumo. O quizás todo junto.

Afortunadamente, fue entonces cuando nació el Golf. Desde entonces los coches lo han tenido mucho más fácil.



TANDEM DDB NEEDHAM CAMPBELL GUSACK

NUEVOS FIAT BRAVO Y BRAVA

¿QUE TIPO!



El Grupo Fiat va a culminar el año con su lanzamiento más importante desde que apareció el Punto. Se trata de los modelos Bravo y Brava, sucesores del Fiat Tipo y, por lo tanto, situados en la gama media de la marca. Su comercialización, que se iniciará prácticamente al unísono en toda Europa, está prevista para el próximo otoño. Un total de 24 versiones diferentes componen la gama inicial.

EN el primer comunicado oficial de Fiat presentando la imagen definitiva del heredero del Tipo, lo que más ha llamado la atención es precisamente el nombre. No es frecuente que una marca denomine con nombres diferentes a modelos tan estrechamente vinculados entre sí y, si se ha hecho, con el tiempo se han acabado unificando. Valga como

ejemplo el caso del Ford Orion que finalmente ha pasado a ser el Ford Escort de cuatro puertas. Para la versión de dos volúmenes y tres puertas, los expertos de marketing de la marca han optado por Bravo, mientras que la versión de dos volúmenes y medio y cinco puertas se llama Brava. La elección final ha surgido entre más de 500 propuestas

realizadas por cinco empresas especializadas, cuyo objetivo era transmitir la imagen de Fiat como empresa innovadora, capaz de satisfacer a sus clientes. La ausencia de incompatibilidades en otras lenguas no románicas y la fácil interpretación del significado de las palabras Bravo y Brava en las lenguas de origen anglosajón han sido definitivas a la ho-

ra de la elección. Al margen de las cuestiones del nombre, los nuevos Fiat, tal y como adelantábamos hace unos meses (Motor 16 Nº 595), vienen a situarse en el segmento más competido del mercado; el de los cuatro metros. El Bravo mide 4,02 metros de largo y 1,75 de ancho, mientras la versión de cinco puertas mide 4,10 de largo y 1,75 de ancho. En el

desarrollo de este proyecto ha primado la amplitud interior. Al igual que sucedió con el Punto, los Bravo-Brava se van a situar en un lugar privilegiado frente a sus rivales en lo que se refiere a habitabilidad.

La gama de motores contempla toda una nueva generación con cuatro propulsores de gasolina y dos diesel que van desde los 1.400 centímetros

cúbicos hasta los dos litros de capacidad. Lo más destacable de la nueva familia de motores es la generalización de las culatas de cuatro válvulas por cilindro, tecnología casi indispensable para cumplir las futuras normas sobre emisiones de gases de escape. Las potencias oscilan entre los 80 y los 120 caballos aunque, para más adelante, los ♦♦♦



La versión de tres puertas y dos volúmenes se denomina Bravo. La similitud de líneas con el Punto es evidente.

técnicos de Fiat se guardan un as en la manga; el motor de cinco cilindros que se utiliza en el Lancia Kappa y que desarrolla 145 caballos.

El resto de la mecánica se puede denominar de tipo convencional, ya que los esquemas de suspensión corresponden a unas columnas MacPherson delante con un renovado sistema de eje torsional sobre el eje posterior. Ambos modelos comparten totalmente su mitad delantera, tanto desde el punto de vista estético

como mecánico, mientras que por detrás del pilar central las diferencias son notables.

Dentro de las 24 versiones que originalmente están previstas, hay niveles de equipamiento para todos los gustos y todos los bolsillos, pero está claro que estos nuevos italianos podrán contar con todos los elementos habituales: doble airbag, ABS, cinturones de seguridad con pretensor en todas las plazas, además de una carrocería fruto de 32

meses de estudio capaz de absorber impactos y cumplir las más severas normas en la materia. Este primer lanzamiento vendrá seguido de otro el verano del 96 con la aparición de una versión familiar, que tapaná el hueco dejado por el Tempra Station Wagon. Con el Bravo y Brava continúa la renovación total de Fiat, que se inició con el Punto y que traerá muchas más novedades.

V.P.



Estéticamente, la realización de la versión de cinco puertas, Brava, resulta muy acertada.

GARANTIA
3 AÑOS
o 100.000 kms.
DAEWOO

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-robos, 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.

*I.V.A., impuesto de matriculación y transporte incluidos

ARANOS A TODAS LUCES, IRRESISTIBLE.



DAEWOO

Para los que lo quieren todo

OPEL VECTRA

Llegó el relevo

Será presentado el próximo mes de septiembre en el Salón de Francfort. El frontal recuerda al grande de la familia, el Omega, la trasera quizás al deportivo Calibra o al Mercedes C. Es el modelo de Opel que faltaba por renovar, el Vectra.

OPEL acaba de dar a conocer la configuración definitiva del nuevo Vectra en distintas versiones y con dos carrocerías: una de tres volúmenes con maletero clásico y la otra de dos volúmenes con portón trasero. Con siete años de existencia, el Opel Vectra cambia de imagen para hacer frente a una competencia feroz y actualizada en este tipo de berlinas. Seguramente la aparición del Ford Mondeo, el Ci-

troén Xantia y el Renault Laguna han adelantado el nacimiento del nuevo Opel Vectra.

Como se puede observar en las fotografías, las modificaciones son importantes. No se trata, pues, de un simple lavado de cara para actualizarlo. Con esto, el Opel Vectra intenta seguir siendo punto de referencia en su categoría, como ocurrió en 1988, cuando nació para sustituir al modelo Ascona. Sólo que esta

vez la competencia se lo pone muy difícil.

En el frontal resalta la estilización de los grupos ópticos que ocupan parte de los laterales. El capó, abombado, se prolonga hasta los retrovisores exteriores, uniéndose a ellos a través de dos brazos muy bien perfilados, a semejanza de los del Renault Espace. Los parachoques están integrados en la carrocería y las ruedas están resguardadas





1 Los motores son básicamente los mismos que en la gama actual, salvo los diesel, que serán totalmente nuevos. 2 El nuevo modelo dispone de unas vías más anchas. 3 La habitabilidad interior ha mejorado tanto delante como detrás. 4 El maletero crece en el nuevo modelo hasta rozar los 500 litros de capacidad. 5 La plataforma es totalmente nueva y la distancia entre ejes es más larga.



dadas por unos breves aletines. Las ópticas traseras, generosas, tienen un aire a las de los Mercedes de clase C. En cuanto a dimensiones, el nuevo Opel Vectra está más cerca del Omega que de las de su hermano menor el Astra. Destaca la generosa distancia entre ejes y la plataforma de nueva factura.

A través de las fotografías se entreve un salpicadero de líneas muy suaves, en donde los airbag, conduc-

tor y pasajero, serán de serie para todas las versiones. Ya que se ha mencionado el equipamiento, lo más probable es que el Opel Vectra 1995 ofrezca toda clase de elementos de serie, independientemente del grado de motorización que equipe. Como ya lo hiciera con la anterior generación de Vectra. Lo más seguro es que no habrá que recurrir a las motorizaciones más altas para beneficiarse de cuatro cinturones de

seguridad regulables en altura, de un volante o un asiento del conductor también con reglaje en altura, de una dirección asistida o de una tapicería velour.

Después de constatar la grata evolución experimentada en el pequeño Corsa, con toda probabilidad el Vectra 95 mejorará todo lo mejorable del modelo anterior. Pero tendremos que esperar hasta septiembre y someter el nuevo Vectra a

pruebas exhaustivas si queremos juzgar el resultado. Lo que está claro es que el nuevo producto de Opel llega a un mercado muy difícil, no es fácil abrirse un hueco entre una competencia fuertemente implantada. Para ello, los nuevos argumentos del Vectra están claros. El coche ha crecido ligeramente en dimensiones externas, con una distancia entre ejes algo más generosa y unas vías más anchas, pero sobre todo ha crecido en el interior, donde los diseñadores han apurado hasta el último milímetro disponible para conseguir unas cotas de habitabilidad semejantes a las de sus más directos competidores. Así mismo, el maletero resulta algo más capaz, rozando el medio metro cúbico de volumen.

En un principio, dos serán las versiones de carrocería de cuatro puertas que se van a comercializar del Vectra. Una clásica de tres volúmenes y maletero diferenciado, y la otra, más funcional, de dos volúmenes y portón trasero a ras del para-

golpes para facilitar la carga. En ambas variantes de carrocerías los respaldos traseros se fraccionarán por partes.

La versión familiar o break aparecerá más tarde, seguramente lo hará en el Salón de París en octubre de 1996 y supondrá una novedad absoluta para Opel en este segmento. La baza que jugará Opel respecto al coche del año, el Ford Mondeo, va a ser la de ofrecer multitud de versiones con diferentes carrocerías.

La gran novedad entre los motores va a ser la versión diesel de 90 caballos de potencia, dos litros de cilindrada, 16 válvulas e inyección directa. Una tecnología que se va imponiendo poco a poco entre las mecánicas de gasóleo por el alto rendimiento y bajo consumo. La versión turbodiesel entrará en escena seguidamente. En lo referente a las versiones de gasolina, se revisará la motorización Ecotec 1.6 de 16 válvulas con 100 caballos de potencia. También se dispondrá del espléndido motor V6 de 170 caballos

de potencia y 2.498 centímetros cúbicos. Pero no se descarta que el Vectra pueda recibir el motor del Omega de tres litros con nada menos que 211 caballos de potencia. En este caso el Opel Vectra iría equipado con un mecanismo antipatinamiento.

No obstante los nuevos detalles estéticos, representados por los grupos ópticos o los retrovisores integrados en la nervadura del capó, el nuevo Opel Vectra no puede renegar de sus orígenes, el aire de familia es evidente. De todos modos, el nuevo Opel Vectra se presenta mejor armado que la anterior generación. Y desde luego, tanto los usuarios como los concesionarios, lo esperan con impaciencia, aunque sólo sea para contrarrestar el ritmo sostenido de novedades que han bombardeado el mercado del automóvil últimamente. Para tocarlo, tendremos que esperar al Salón de Francfort.

S.G.P.



ESTA HUELLA
TE DEFINE.



ESTA TAMBIEN.

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



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

comodidad en la conducción, SP Sport 200 o la adherencia y

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



Más grande, más potente, más moderno, más bello. Así es el nuevo BMW Serie 5 que debutará el próximo otoño.



NUEVO BMW SERIE 5

HERENCIA DIRECTA



BMW se prepara para contrarrestar la ofensiva de su eterno rival Mercedes y ya tiene a punto el sucesor del Serie 5. El nuevo modelo, cuya presentación en sociedad tendrá lugar en el próximo Salón de Francfort, mantiene las tradicionales líneas de familia de la marca, claramente influenciado por el diseño de la nueva Serie 7, pero con un aspecto más musculoso.

Hay que dejar bien claro que se trata de un coche totalmente nuevo. Respecto a su predecesor, el nuevo Serie 5 crece tanto a lo largo, como a lo ancho. Las nuevas dimensiones propician un interior mucho más

generoso, fruto del crecimiento y de un estudio de habitabilidad optimizado, ya que las pretensiones de la marca es ofrecer una berlina muy cómoda, con la cual se siga disfrutando del placer de conducir un BMW. El espacio para las piernas detrás se ha visto claramente mejorado, así como la altura interior.

Si bien en el plano estético, los nuevos Serie 5 siguen la tradición de la marca, en el interior se ha realizado un auténtico derroche de tecnología. En la suspensión trasera se va a utilizar el mismo eje que se emplea en el serie 7 y que no ha recibido más que alabanzas de todo el

que lo prueba. Los sistemas de ayudas a la conducción se van a situar en vanguardia, adoptando la última generación de sistemas antipatinamiento, así como en sistemas de estabilidad dinámica (DSC), que permiten, automáticamente, corregir situaciones críticas en curva.

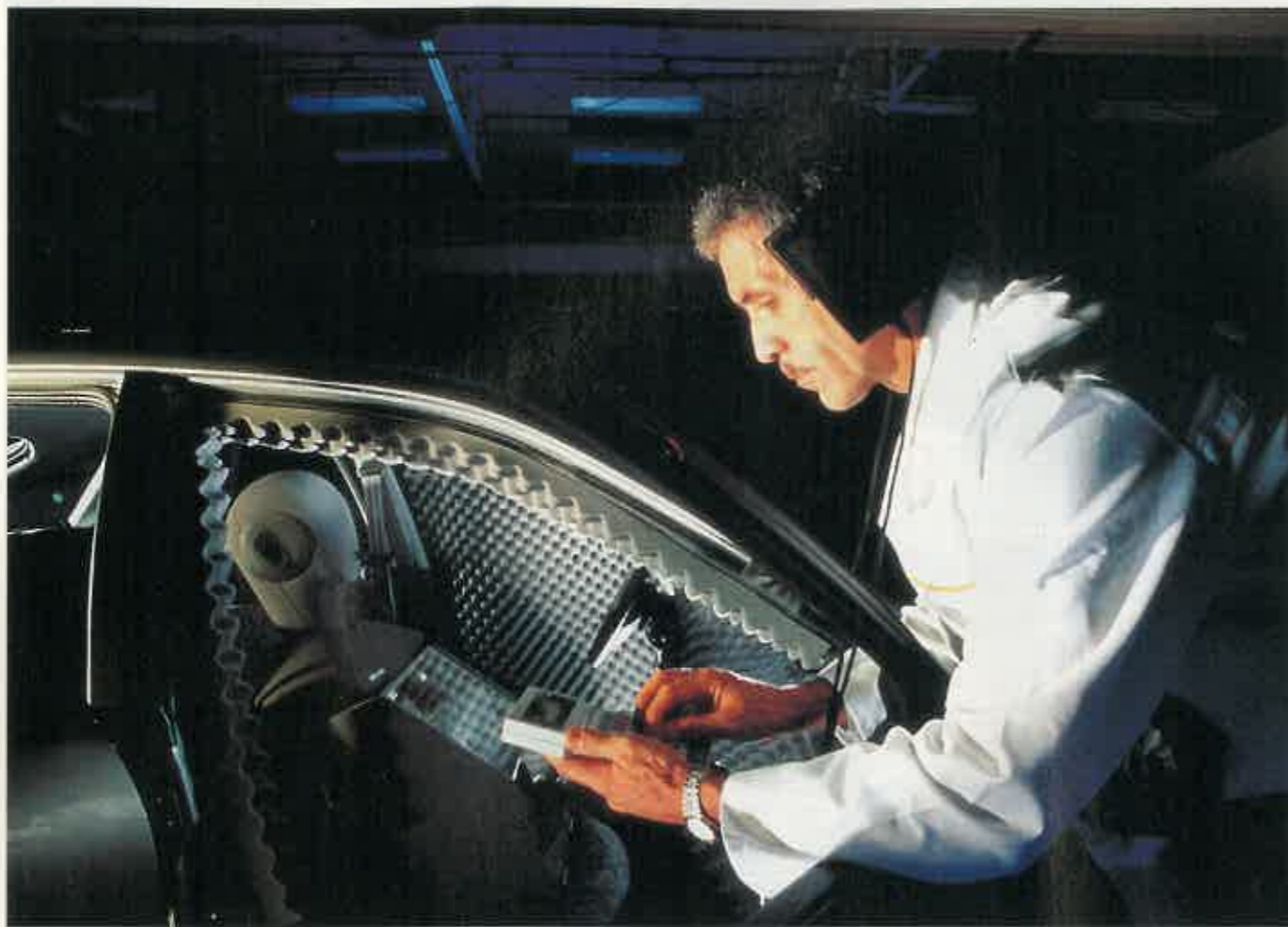
No sólo la seguridad activa se ve mejorada, ya que la nueva estructura ha sido diseñada para superar ampliamente las normativas de resistencia a impactos y está prevista la instalación de nuevos elementos, tales como el airbag lateral.

Después del Salón de Francfort, habrá que esperar hasta casi final

de año para que los nuevos Serie 5 lleguen a los concesionarios. En principio sólo estarán disponibles con los motores de seis cilindros en versión 528i y 523i. Progresivamente la gama se irá enriqueciendo con versiones de gasolina y diesel.

Por arriba se incorporarán motores V8, cuya máxima expresión, será un M5 con un V8 de 4,6 litros. En cuanto a carrocerías, lo único que está previsto es la correspondiente versión Touring y se está evaluando realizar un coupé sobre esta plataforma. ●

V. P.



INVESTIGACION RENAULT

SILENCIO Y CALIDAD ACUSTICA

Desde hace 43 años, los técnicos de Renault vienen estudiando sus vehículos con el fin de eliminar los ruidos que producen o hacerlos acústicamente agradables. El Laguna es el mejor exponente.

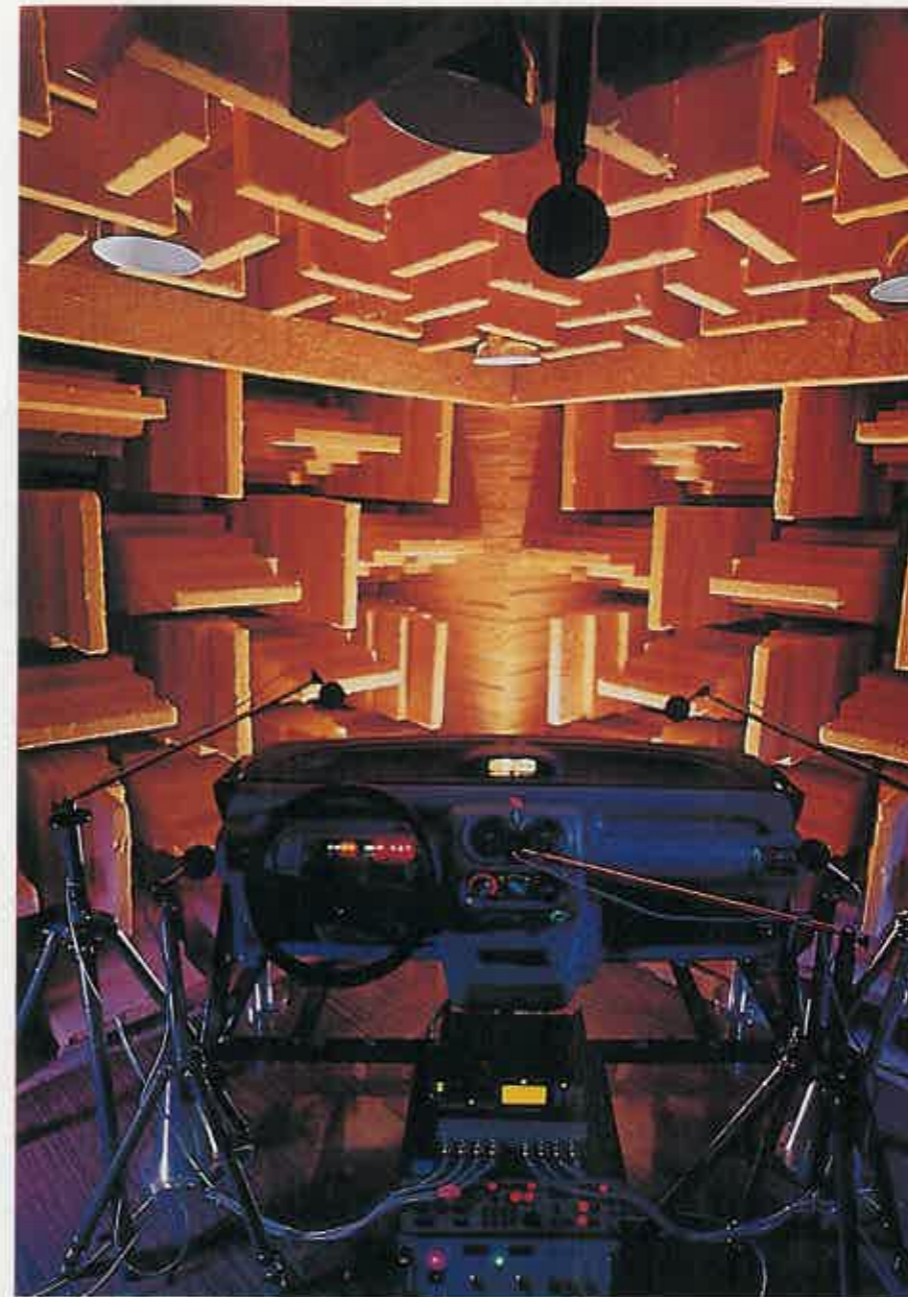
RENAULT comenzó las labores de investigación para mejorar el nivel sonoro de sus vehículos en el año 1953. Entonces fueron tres los ingenieros acústicos que tenían la difícil misión de eliminar los ruidos más fuertes que producían los coches que, en aquel momento, eran fundamentalmente los zumbidos de los engranajes.

Más de 40 años después, la búsqueda de la perfección acústica en la marca del rombo ha tomado una relevante importancia que se traduce en un equipo de investigación y



mejora de la sonoridad en todos los automóviles de la marca francesa en el que se encuentran involucradas alrededor de 300 personas.

En la actualidad, Renault sigue trabajando en nuevos proyectos a largo plazo cuya finalidad es obvia, lograr que los futuros vehículos que salgan de las cadenas de montaje sean todavía más silenciosos y agradables para sus clientes. Para ello dedica a este aspecto unos presupuestos elevadísimos, sirva como ejemplo que durante el presente año se van a invertir 100 millones



Renault dedicará a estudios acústicos 100 millones de francos durante este año.

de francos (alrededor de 2.460 millones de pesetas) en esta materia.

En un vehículo hay que diferenciar dos tipos de ruidos: uno es el que se percibe en el interior del habitáculo y el otro es el que se puede escuchar en el exterior. Para Renault ambos tienen una importancia similar, puesto que los dos contribuyen al mejor bienestar de las personas, representando ambos, por lo tanto, un desafío bien diferenciado. De hecho, el progreso en materia acústica no solamente se puede percibir en el interior de los coches sino también en la sonoridad más contenida que emiten a su paso.

En la actualidad se habla incluso de «diseño sonoro», puesto que todos los elementos que provocan algún ruido durante su funcionamiento se estudian con un gran detenimiento para que dicho sonido no sea estridente o molesto, incluso se va modificando para que resulte agradable.

El sonido que produce el cierre de las puertas, los intermitentes, el «clic» de los mandos al accionarlos... todo está detenidamente estudiado para que el conductor obtenga el mayor grado de confort y satisfacción.

De esta forma Renault se ha situado como una de las marcas más avanzadas en materia de acústica. De hecho, el Renault Laguna se ha adelantado dos años a las nuevas normas sobre emisiones acústicas que entrarán en vigor a partir del año 1996 y que deberán respetar un nivel de emisiones máximo de 74 decibelios. ●

VICTOR FERNANDEZ



ULTRON, protección inmediata desde el arranque.

Esso **ULTRON**

RACING OIL

¡Usted no podrá comprar un aceite mejor!

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

El Lancia Delta HPE 2.0 HF es un coche con un carácter fuerte. Está dotado de una mecánica poderosa, capaz de ofrecer unas prestaciones de primera, convirtiéndolo en heredero directo de coches míticos de la marca italiana que también lucieron las siglas HF. Ahora, con la carrocería de tres puertas de la nueva gama HPE, adquiere un aspecto mucho más deportivo.

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

EN la actual gama Delta, con el HF Lancia recuperó unas siglas mágicas para ellos. Han sido las letras que han identificado a sus modelos más deportivos y las que han triunfado en los tortuosos y duros

tramos del Mundial de Rallyes durante muchos años. Con la aparición de la nueva gama HPE, compuesta por diferentes versiones con carrocería de tres puertas, Lancia ha incluido el 2.0 HF, un coche que, con sólo dos puertas laterales, adquiere una imagen mucho más deportiva.

La carrocería de tres puertas, los pasos de ruedas ensanchados, el alerón trasero y el frontal con múltiples entradas de aire y con un spoiler de generoso tamaño, le dan al Delta HF una imagen agresiva, al gusto de los amantes de los



LANCIA HPE 2.0 HF

VIRTUDES	DEFECTOS
Prestaciones	Tacto de la palanca del cambio
Comportamiento eficaz	Consumo
Presentación deportiva y equipamiento	Frenos poco resistentes

PRECIO: 3.900.000 PTAS.



LANCIA DELTA HPE 2.0 HF

Una fuerte personalidad

Motor 16
Prueba





El interior está bien cuidado. La instrumentación, como corresponde a un coche de sus características, es muy completa. Los asientos Recaro, al igual que el climatizador automático, son de serie. El motor es potente y destaca por un funcionamiento suave.



coches pura sangre. Si a esto sumamos una línea personal y una mecánica potente y rabiosa, tenemos un coche casi único. Puestos a pensar, es difícil encontrarle a este modelo unos rivales de similares características; el que más se le aproxima es el Volkswagen Golf 2.8 VR6 pero, al margen del modelo alemán, hay que recurrir a coches con carrocería coupé para encontrar un vehículo con la garra del Delta HF.

La gama Delta HPE, y en concreto la versión que nos ocupa en esta oca-

sión, el 2.0 HF, con la carrocería de tres puertas ha ganado en estética, pero ha perdido como es lógico en facilidad de acceso a su interior. Si bien hay que decir que acceder a su interior, gracias a las puertas laterales de un buen tamaño, no reviste dificultad. Lo aconsejable es subir por la puerta de la derecha, porque el asiento de ese lado al abatirlo también se desplaza hacia adelante, dejando un hueco más que aceptable para introducirnos en el coche con facilidad. Una vez dentro el asiento

vuelve a su posición original. Por contra, subir por el de la izquierda es mucho más difícil, éste no dispone del mecanismo del otro asiento, con lo que el hueco que deja es pequeño.

Una vez en el interior, se puede comprobar que este coche mantiene el estilo y acabado lujoso y elegante que caracteriza a los modelos de la marca italiana. Para dotar al habitáculo también de una imagen deportiva, le han equipado con dos asientos delanteros Recaro con unas magníficas sujeciones laterales, si-

milares a las de uno de competición, y con un cuadro de instrumentos muy completo con diferentes relojes; dispone, de termómetro de temperatura de aceite y voltímetro, pero curiosamente no equipa manómetro de presión de aceite ni de soplado del turbo.

Por lo que respecta al sitio destinado a los pasajeros, en los HPE básicamente se mantienen las medidas de los Delta de cinco puertas, con dos asientos delanteros muy cómodos y con espacio suficiente en

las plazas traseras para que puedan viajar dos adultos con holgura. El maletero está también a un buen nivel, la rueda de repuesto no estorba, ya que está ubicada bajo la tapa de éste, la única pega es que es de las llamadas de emergencia, que en caso de tener que recurrir a ella presenta muchas limitaciones. Volviendo al maletero, el asiento trasero se puede abatir por partes, ofreciendo una gran versatilidad de uso. El otro aspecto en el que también destaca este vehículo es en su cuidada

presentación y magnífico equipamiento de serie. Es un coche que no es barato, hay que pagar por él 3.900.000 pesetas, a cambio ofrece de una dotación muy completa de serie, destacando el climatizador automático o el airbag del conductor.

Uno de los atractivos más importantes del Delta 2.0 HF es su motor, una mecánica de dos litros turboalimentada que ofrece 186 caballos de potencia, todos ellos auténticos pura sangre. Este motor destaca también por su gran suavidad de

funcionamiento, algo que es posible gracias a la disposición de dos árboles contrarrotantes, que neutralizan las vibraciones típicas de un cuatro cilindros de tanta potencia. En un principio el motor resulta perezoso, con pocos bajos, pero una vez superada la barrera de las 3.500 revoluciones por minuto, se dispara el turbo y lo que un principio parecía un tranquilo familiar se convierte en un coche de carreras, con unas aceleraciones fulgurantes que te dejan pegado al asiento. Un motor que sólo tiene un defecto: cuando se le intenta sacar el máximo partido, los consumos se disparan pudiendo llegar a rondar los 20 litros cada cien kilómetros.

En un principio puede parecer que un coche tan potente con tracción delantera resulta difícil conducir; nada más lejos de la realidad. En Lancia han dado de pleno en la diada del éxito, han equipado a este coche con un autoblocante delantero de tipo viscoso, denominado «viscodrive». Un elemento que reparte la fuerza del motor, de forma que la rueda con más agarre siempre tiene un buen empuje; además, al tener un funcionamiento muy progresivo, a diferencia de los autoblocantes convencionales, no resulta nada brusco. Con esto, acelerando a fondo, el coche siempre mantiene la trayectoria marcada y en curvas con mucho apoyo evita que una de las ruedas pierda tracción. Este potente motor está acoplado a una caja de cambios con desarrollos acertados, que permiten exprimir su mecánica. Al respecto hay que decir que cuenta con un selector guiado por cables que tiene en contra un funcionamiento lento y a veces impreciso.

Las buenas cualidades dinámicas del Lancia Delta HPE HF se ven reforzadas por unas suspensiones muy eficaces. Cuenta de serie con un sistema de suspensiones controladas electrónicamente, que el conductor maneja con un mando situado en el puesto de conducción pudiendo elegir entre la posición «automática», en la cual él solo —y en función de la conducción que se practique— adecúa la dureza de los amortiguadores o en la «sport», posición que permite mantener en todo momento las suspensiones duras. Con todo esto, el Delta HF hace gala de un comportamiento extraordinario y es necesario



El comportamiento es sensacional en todo momento; juegan un papel fundamental las suspensiones con un sistema de dureza variable y el autoblocante «viscodrive».

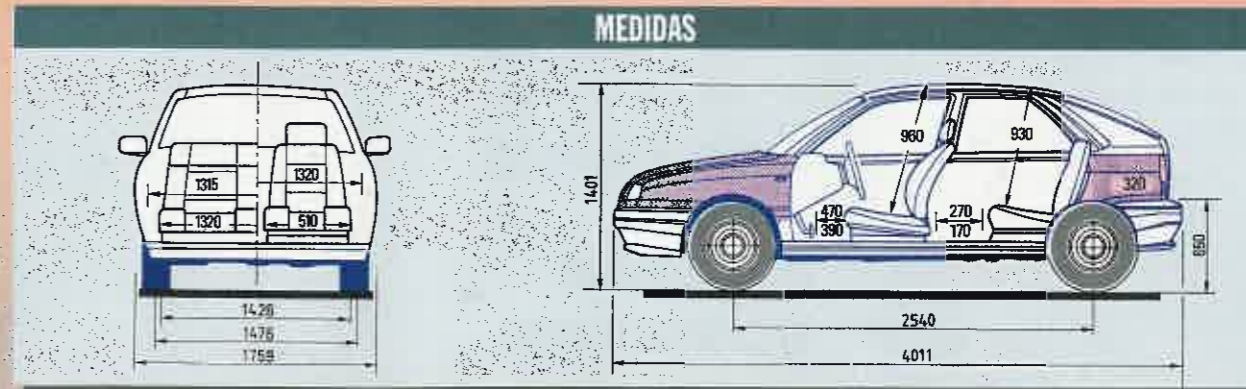
ir rozando los límites de su estabilidad para poder llevarse algún susto. Donde hay que guardar algunas precauciones, es circulando por carreteras con mal firme a un ritmo ágil, en ese caso los neumáticos con un perfil muy bajo van buscando siempre el sitio bueno de la carretera y hay que sujetar el volante con firmeza. Un elemento que no está a la altura de la filosofía del coche son los frenos, que si bien detienen al coche en unas distancias buenas, no aguan-

tan esfuerzos prolongados y en carreteras muy viradas se nota pérdida de eficacia en pocos kilómetros.

El Lancia Delta HPE 2.0 HF es un vehículo reservado a aquellos que les gusta vivir emociones fuertes, heredero de los modelos de la marca italiana que han paseado triunfalmente las siglas HF por todo el mundo.

MANUEL MADRID
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

La carrocería de tres puertas le da al Lancia Delta HF una imagen mucho más deportiva. El alerón y los spoiler van pintados en el mismo color que la carrocería.



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 186 CV(137 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 29,6 mkg (290 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbo e intercambiador de calor. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco con seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,2 km/h.

DIRECCION
Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS
Delanteros: Discos ventilados (ø 284 mm). Traseros: Discos (ø 240 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION
Delantera: Independiente de tipo McPherson con barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazo tirado y barra estabilizadora.

RUEDAS
Neumáticos: 205/50 ZR 15. Llantas de aleación de 6,0 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 1.330 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	218,4
Km/h	
ACELERACION (seg.)	16,0
400 m salida parada	
1.000 m salida parada	28,9
De 0 a 100 km/h	7,6
Recorriendo (metros)	119
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,4
recorriendo (metros)	178
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,4
recorriendo (metros)	257

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 27,8 km/h de promedio	12,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,9
En conducción rápida	18,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	10,4
A 140 km/h de crucero	13,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	470

FRENOS

A 60 Km/h:	15,7 m.
A 100 Km/h:	41,8 m.
A 120 Km/h:	64,2 m.

SONORIDAD

Al ralentí:	51,9 dB.
A 60 Km/h:	66,8 dB.
A 90 Km/h:	69,4 dB.
A 120 Km/h:	72,6 dB.
A 140K m/h: A Tope:	84,0 dB.

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:

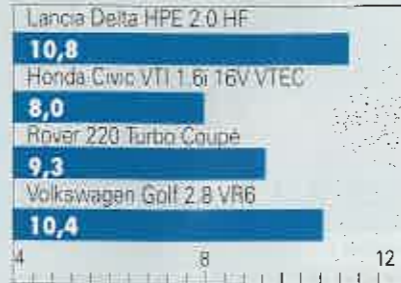
Preinstalación autorradio: 20.000 ptas.
 Antirrobo eléctrico: 50.000 ptas. Pintura metalizada: 40.000 ptas. Autorradio: 78.000 ptas. Techo abrible eléctrico: 108.000 ptas. Espejos exteriores eléctricos retractiles: 20.000 ptas. Asientos Recaro en Alcantara: 159.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En l./cada 100 kms)



CONCLUSION

El rival que más se aproxima a la filosofía del Lancia Delta HPE 2.0 HF es el Volkswagen Golf VR6, con el que comparte una carrocería de similares dimensiones y unas prestaciones muy parecidas, además de un precio igualado. Buscando más similitudes podemos compararlo con el Honda Civic VTI VTEC, se le aproxima en potencia y en precio y le iguala o supera en algunas prestaciones. Por otro lado, la carrocería del modelo japonés es, al igual que la del Lancia, de dos volúmenes. A simple vista, aunque parezcan diferentes por potencia y por carácter, otro rival del Delta HF puede ser el Rover 220 Turbo Coupé, por precio también es un rival directo.

ACELERACION (De 0 a 100 Km/h. en segs)



VELOCIDAD MAXIMA (En Km/h)

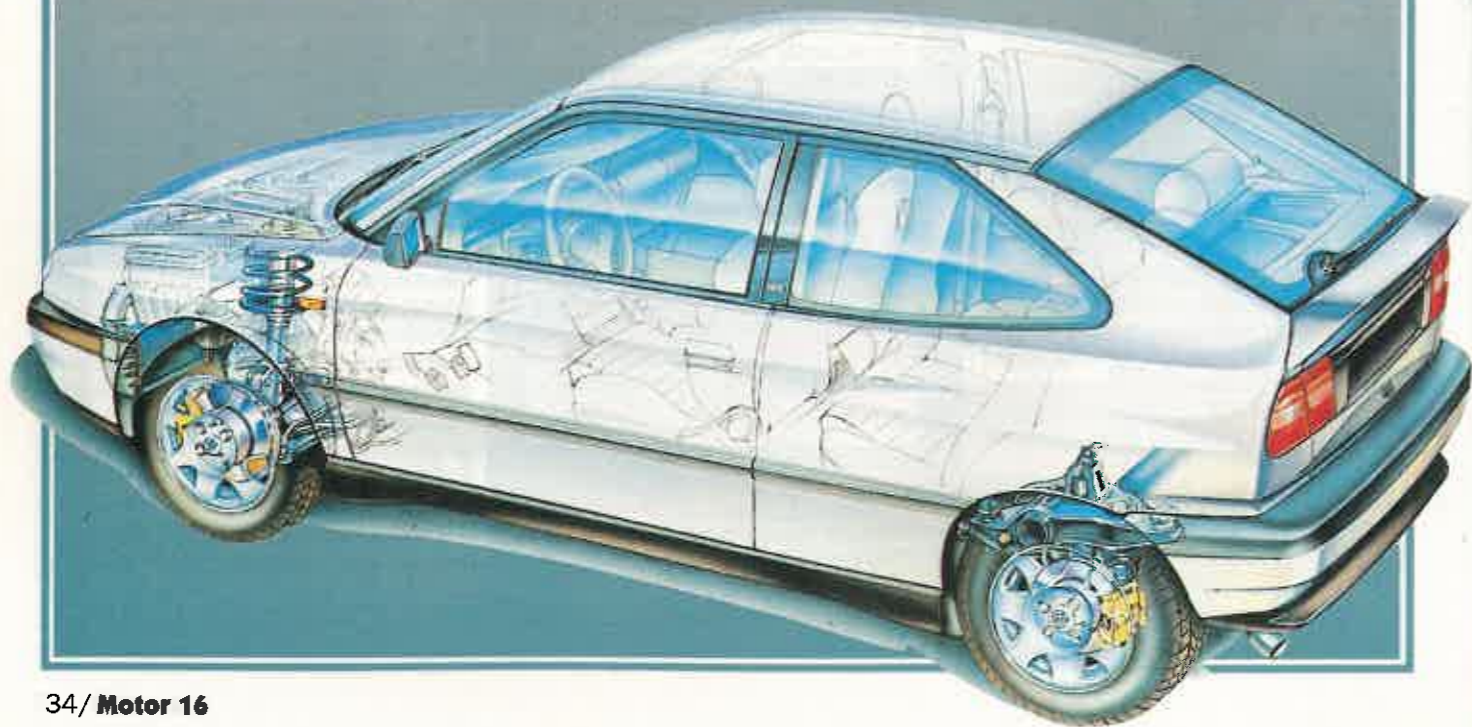


COMPRADOR

Importador: Fiat Auto España. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,500. Alcala de Henares. 28004 Madrid. Teléfono: (91) 885 37 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 150 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION Entrada mínima: 390.000 ptas. **Plazos:** 48 de 100.837 ptas. **Precio final aplazado:** 5.208.595 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 40.96 ptas/km. **Coste financiero:** 64,32 ptas/km. **Coste por km. Total:** 105,27 ptas/km. **SEGURO** Seguro mínimo obligatorio: 69.957 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 302.615 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de más de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



DEMUESTRE SU INTELIGENCIA.



NUEVO SEAT TOLEDO PREMIUM.

ESPIRITU CLASICO

A FONDO
NISSAN 200 SX



Motor 16

NISSAN 200 SX

VIRTUDES

- Motor brillante y progresivo
- Relación precio equipamiento
- Manejo del cambio

DEFECTOS

- Consumo elevado
- Tacto del pedal de freno
- Plazas traseras pequeñas

PRECIO: 4.200.000 PTAS.

La lógica evolución de los coches y las carreteras tiene como consecuencia un notable incremento de la seguridad pero, en muchos casos, ésta viene acompañada de la práctica desaparición de lo que los amantes del automóvil denominamos el placer de conducir. Afortunadamente todavía se hacen coches como el Nissan 200 SX, que sin perder en cuanto a seguridad, mantiene el carácter tradicional del coche deportivo.

Motor 16
Prueba

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

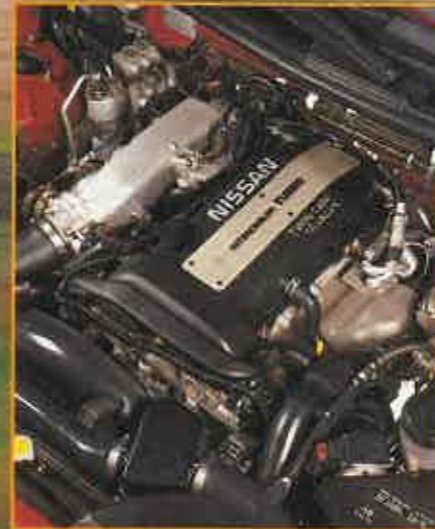
CADA día son menos los coches que optan por una disposición mecánica con el motor delantero dispuesto longitudinalmente y tracción a las ruedas posteriores. Las exigencias en cuanto al aprovechamiento del espacio interior, hacen que esta disposición quede limitada a grandes berlinas o a coches deportivos, donde la habitabilidad interior es un aspecto secundario.

Sin entrar en la eterna polémica sobre las virtudes y defectos de la tracción delantera o la propulsión posterior, una cosa está clara; un buen coche de propulsión a las ruedas posteriores resulta muy gratificante a la hora de conducir y éste es el caso del Nissan 200 SX. En la obligada comparación con el modelo al que sustituye, el nuevo 200 deja bien claro lo que las nuevas tecnologías han hecho por él. Para empezar, ahora se utiliza un motor de más capacidad. Es el mismo que utiliza el Primera, sólo que en este caso la potencia sube hasta los 200 caballos gracias a un turbocompresor. En el anterior modelo, la respuesta del turbo resultaba un tanto violenta, lo cual hacía que la conducción fuese muy peculiar. En este motor se ha optado por un turbocompresor de gran tamaño, pero con un sistema de carga controlado electrónicamente que permite una gran progresividad, sin perder la contundencia que caracteriza a los motores sobrealimentados cuando suben de vueltas. El único aspecto que no nos ha gustado de este motor es la excesiva sensibilidad del consumo al tipo de uso que se haga. Si bien a velocidades moderadas las cifras obtenidas se pueden calificar de razonables, en recorridos parciales a alta velocidad hemos llegado a controlar consumos que superan holgadamente los 20 litros cada cien kilómetros.

Otro aspecto que en el anterior modelo resultaba claramente mejorable era la suspensión. En la presente edición, el 200 SX ha



El interior del 200 SX no se echa en falta casi nada. Los asientos con tapicería de cuero son la única opción disponible.

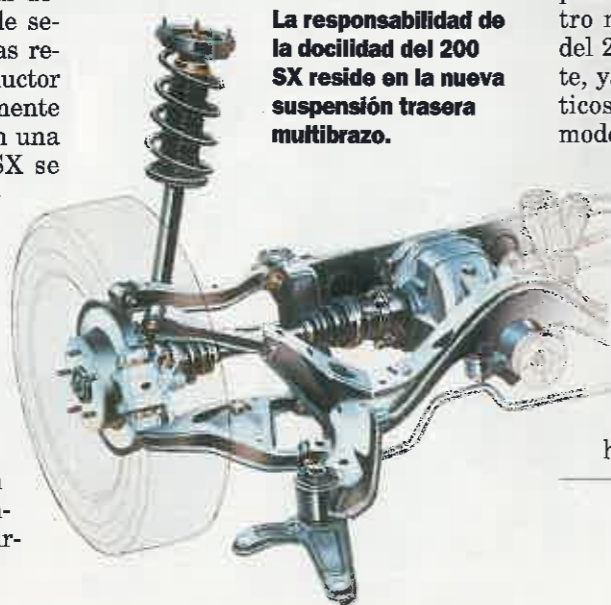




La instrumentación es de lectura fácil y muy bien iluminada, pero un tanto escasa. Entre el equipamiento de serie hay que destacar el airbag para el conductor y el acompañante.

variado su filosofía de deportivo directamente dirigido al gusto americano, para hacerse más internacional. Delante se ha dispuesto una suspensión de tipo MacPherson, mientras que detrás se utiliza un sistema multibrazo, además de disponer de 10 milímetros más de vía y un recorrido más amplio.

Para evitar cualquier desmán, el diferencial es de tipo autoblocante de acoplamiento viscoso. El resultado es un coche de comportamiento noble con el cual se puede rodar deprisa con un excelente nivel de seguridad, pero que transmite las reacciones de forma que el conductor con sensibilidad sabe perfectamente lo que pasa bajo las ruedas. En una conducción normal, el 200 SX se muestra muy neutro. La dirección mantiene un grado de asistencia apropiado y el cambio es una verdadera delicia. La rapidez y suavidad con la que se engranan las marchas invita a cambiar, casi como si se tratase de una moto. Cuando se aviva el ritmo, aparece el carácter de propulsión posterior. Si bien en curvas rápidas el Nissan mantiene su neutralidad, en las cur-



La responsabilidad de la docilidad del 200 SX reside en la nueva suspensión trasera multibrazo.

vas más cerradas se aprecia una ligera tendencia a tirar de morro en la entrada de la curva que, progresivamente, en función de lo que se acelere, pasa a ser una ligera tendencia del eje posterior. Lo remarkable de este hecho es la progresividad con la que se suceden los acontecimientos, de forma que el conductor no se ve sorprendido por un coetazo. Si llevamos al Nissan hasta su límite en un circuito, nos encontramos con un coche sumamente

mente fácil y divertido de conducir. La energía del motor y la propulsión posterior permiten disfrutar de una conducción a la antigua usanza. Los frenos tienen un tacto un tanto pastoso que no invita a una utilización deportiva, pero su eficacia está a la altura de las circunstancias.

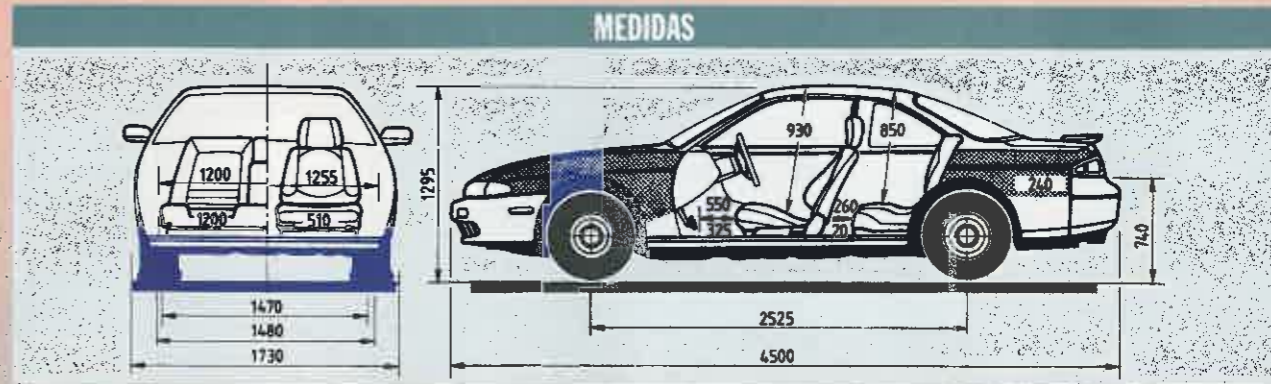
En carretera el único momento en el cual hay que prestar algo más de atención es cuando llueve o el asfalto patina, ya que en estas condiciones, si no se dosifica correctamente el acelerador, el brio motor puede hacer patinar las ruedas motrices y provocar el coetazo.

Al margen de las cuestiones dinámicas, el Nissan 200 SX se ha revelado como un coche cómodo y fácil de conducir. A pesar de sus generosas dimensiones, se puede decir que su habitáculo es de los denominados 2+2, ya que las plazas posteriores son suficientes para un trayecto corto pero claramente incómodas para desplazamientos largos. Así mismo, el maletero soluciona la papeleta para una pareja, pero si el viaje se emprende con todas las plazas llenas habrá que estipular restricciones de equipaje.

El grado de confort a bordo del Nissan 200 SX es bueno, ya que la suspensión tiene un tarado muy equilibrado entre lo que se espera de un coche deportivo y un vehículo capaz de acometer un largo viaje. Tampoco hay nada que reprochar en cuanto al equipamiento y el acabado. El primero es bueno y sólo se echa en falta una instrumentación algo más completa. El acabado tampoco tiene lagunas, aunque a nuestro modo de ver el diseño interior del 200SX es un tanto decepcionante, ya que no hay rasgos característicos que diferencien tan peculiar modelo de cualquier berlina de tamaño medio.

Queda claro que el Nissan 200 SX no es un deportivo rabioso, sino un coupé en el que prima el placer de conducción pero mimando a sus ocupantes. La excelente relación precio-equipamiento y los tres años de garantía son cuestiones que tampoco hay que olvidar.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 200 CV(147 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 27,0 mkg (265 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto, turbocompresor e intercambiador de calor. Combustible: 95 RON sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Diferencial autoblocante. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,4 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 9,6 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 280 mm). Traseros: Discos ventilados (ø 258 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo Mac Pherson con barra estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo con barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/55 ZR 16. Llantas de Aleación de 16 x 6,5 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.265 kg. Capacidad del depósito: 65 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **235,7**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **15,6**

1.000 m salida parada **28,9**

De 0 a 100 km/h **7,2**

Recorriendo (metros) **107**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en IV **19,2**

400 m desde 40 km/h en V **22,2**

1.000 m desde 40 km/h en IV **32,6**

1.000 m desde 40 km/h en V **53,6**

De 80 a 120 km/h en IV **8,5**

recorriendo (metros) **235**

De 80 a 120 km/h en V **12,5**

recorriendo (metros) **347**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 31,1 km/h de promedio **11,3**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **7,5**

En conducción rápida **18,9**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **9,6**

A 140 km/h de crucero **12,8**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **10,0**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **600**

FRENOS

A 60 Km/h: **14,5 m.** A 100 Km/h: **40,0 m.** A 120 Km/h: **58,9 m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **48,2 dB.** A 60 Km/h: **63,3 dB.** A 90 Km/h: **66,6 dB.** A 120 Km/h: **71,5 dB.** A 140K m/h: **73,7.** A Tope: **77,2**

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Tapicería de cuero: 250.000 pesetas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En l. cada 100 kms)



CONCLUSION

Dentro de la filosofía de los coupés deportivos con potencias en torno a los 200 caballos, los rivales más directos son el Fiat Coupe Turbo 16 V, que destaca por su diseño y por un comportamiento intachable y eficaz, aunque tal vez algo más frío que el Nissan. Por su parte, el Calibra Turbo saca partido de su sistema de tracción a las cuatro ruedas para destacar como el más eficaz sobre el asfalto, pero con un carácter mucho más deportivo que sus rivales. Por su parte, el Rover 220 Coupé Turbo es el más nervioso del grupo. Su motor es muy brillante, pero tiene algunos detalles de acabado que lo ponen en evidencia respecto al Nissan.

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



FRENOS (A 120 Km/h, en metros)



COMPRADOR

Importador: Nissan Motor España, S.A. Torre Nissan. Pza. Cerdá, c/ General Almirante, 4-10. 08014 Barcelona. Teléfono: (93) 290 80 80. **Red de postventa:** 613 puntos. **Garantía:** Tres años sin límite de kilómetros sobre piezas y mano de obra. Seis años contra corrosión.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 420.000 ptas. **Plazos:** 48 de 108.110 ptas. **Precio final aplazado:** 5.699.256 ptas. **COSTE POR KM. Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 41,42 ptas/km. **Coste financiero:** 69,27 ptas/km. **Coste por km. Total:** 110,69ptas/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 69.957 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 322.453 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.



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.

CISITALIA



El Cisitalia que participó en la Mille Miglia de 1947 y el modelo biplaza construido después.

Lección de diseño

Nacido como coche de competición, el Cisitalia se ha convertido en pieza de museo. Desde la Mille Miglia, hasta el Museo de Arte Moderno de Nueva York, el camino recorrido por este modelo es el de los precursores de una forma de construir automóviles.



CISITALIA

Este es el automóvil que actualmente se expone en el Museo de Arte Moderno de Nueva York.



El Cistalia Sabonuzzi se caracterizaba por unos enormes alerones traseros.



Tras una cuidadosa restauración, este Cistalia participó en la Mille Miglia de 1987.

Corrió el año 1943, en plena guerra mundial, el norte industrial de Italia estaba sufriendo los rigores del enfrentamiento bélico. Como otros miles de sus compatriotas, Dante Giacosa, ingeniero de Fiat y padre del legendario Topolino, se había encontrado, de repente en la calle, sin empleo y sin casa. Piero Dusio, responsable de Cistalia, le ofreció alojarse en su villa, milagrosamente salvado de los bombardeos y un trabajo. Dusio sabía que la guerra no podía durar para siempre

**CISTALIA
VITIVISIO**



Estas líneas son de una belleza absoluta.

y llevaba en mente desde hacía tiempo realizar un monoplace de carreras. Su empresa, Cistalia se había dedicado hasta ese momento a realizar accesorios y ropa deportiva. Giacosa aceptó el ofrecimiento y a ese primer proyecto, un monoplace, le asignó el código de proyecto 201. Durante una visita a la fábrica de bicicletas de Cistalia tuvo la genial idea. El recordaba, del departamento de aeronáutica de Fiat la ligereza y robustez de las estructuras tubulares utilizadas en la aviación. El chasis de su coche se inspiraría en esto. Y para ello aprovechó los excedentes de cromomolibdeno que había en la fábrica y que se utilizaban para hacer los



Esta frontalidad primer Cistalia 202 (CVA)

El lugar de nacimiento del modelo de arriba mantenía el encanto.

El Cistalia 202 comenzó su fabricación en 1948.



El aspecto posterior del Cisaletta 202 CMM era impresionante.

CISALETTA

cuadros de las bicicletas. Este material no solo produjo un chasis más ligero y rígido, sino que permitió que el motor se colocara más abajo con lo que se conseguían unas líneas más aerodinámicas. Además, permitió que los chasis los ensamblaran los propios trabajadores de la fábrica de bicicletas de Cisaletta.

En paralelo, Giacosa se embarcó en el proyecto 202, un coupé de dos plazas con las mismas líneas que el coche anterior. Pero

cuando la guerra terminó, Giacosa volvió a Fiat. Dusio decidió entonces contratar a otro ingeniero de Fiat, Giovanni Savonuzzi, quien se apasionó inmediatamente con el proyecto 202. Diseñado para carreteras, y en particular para la Mille Miglia, el 202 CMM se vio muy influenciado por los grandes conocimientos aeronáuticos de Savonuzzi. Para participar en la Mille Miglia se produjo una versión spider que fue bautizada como Spyder Nuvolari

tras la hazaña alcanzada por el piloto de Mantua que quedó segundo en la Mille Miglia del año 1947.

Las proezas competitivas de este modelo impulsaron a Dusio a diversificar las actividades de su firma. Decidió entonces convertirse en constructor y ofrecer pequeñas series de coupés basados en el 202. Savonuzzi diseñó un sobrio modelo de dos puertas similar al 202 CMM usando para ello su chasis y el volumen general, pero quitando los atre-

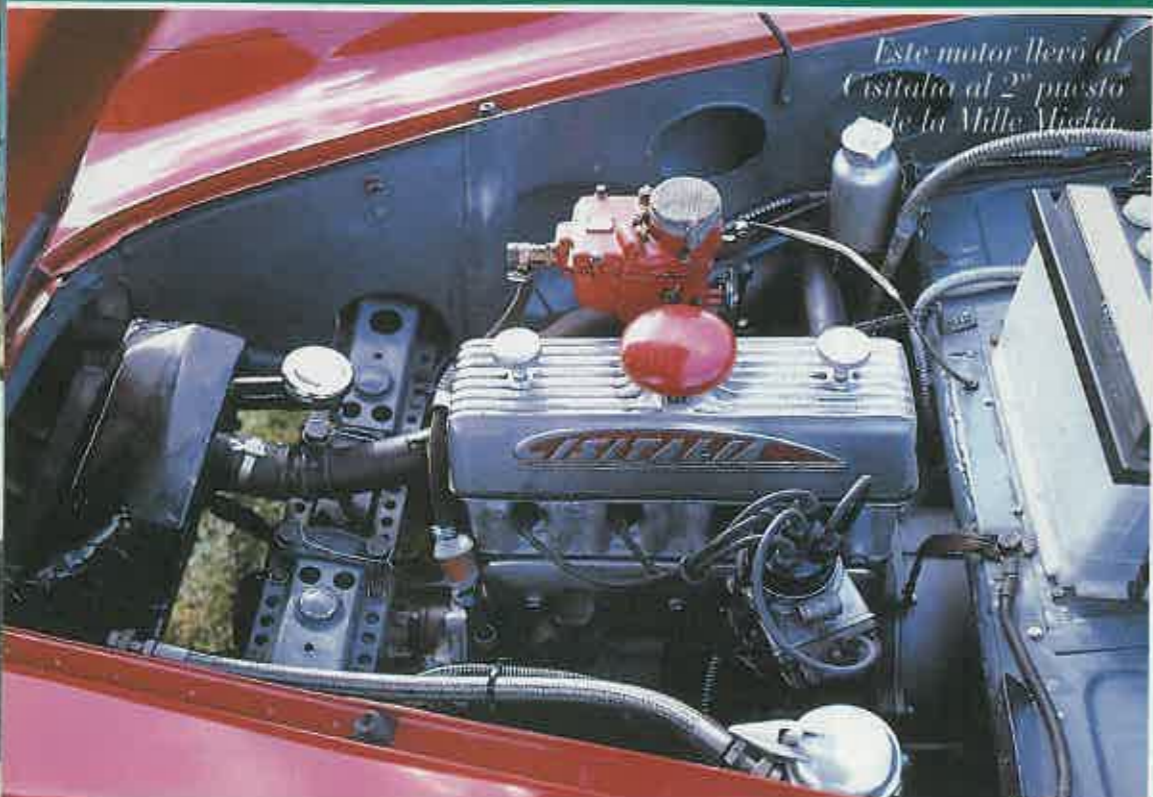
ves y otros aditamentos del coche de carreras. Después Pininfarina le dio el diseño definitivo.

El primer Cisaletta 202, pintado en color verde pálido fue presentado en Milán, la víspera del Gran Premio de Italia el 6 de septiembre de 1947. Su segunda aparición se produjo el 28 de septiembre en el gran concurso de elegancia de Villa d'Este, en Como. Luego, el 23 de octubre, se presentó en el Motor Show de París y en Milán unas pocas semanas después. Fue recibido en todas partes con elogios y desde el primer momento se conoció como uno de los más bellos coches y precursor de los deportivos del futuro. En 1951, el Museo de Arte Moderno de Nueva York no dudó en definirlo como una «escultura en movimiento».

La producción comenzó en el año 1948, y ésta no pudo ser llevada a cabo directamente por Pininfarina, pues su factoría era demasiado pequeña. Por ello, pidió ayuda a sus primos y vecinos Stabilimenti Farina. Se repartieron la producción: Pinin Farina construía los coupés y Stabilimenti Farina los descapotables. Después, otro importante carrocerero, Vignale, que había realizado uno de los primeros 202 CMM produjo algunos coupés y descapotables identificables por pequeños detalles, el más destacable de ellos: un parabrisas convexo.

Durante las etapas de producción diversas variantes decorativas fueron empañando la pureza inicial del 202. Afortunadamente, en una esquina algo oscura del Museo de Arte Moderno de Nueva York, un pequeño coche rojo continúa deleitando a los niños y los amantes de los coches, quienes lo miran desde todos los ángulos posibles buscando la más mínima imperfección que pueda interrumpir la fascinación que produce.

LM/AUTOMEDIA



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

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

PRECIOS  NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
● 145 1.4i	1.835.000	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	1.845.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 145 1.6i	1.999.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 145 1.7i 16V	2.573.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● 145 2.0 TDS Luxe	2.447.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 146 1.4i Base 5p	1.900.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	Serie
● 146 1.6i Luxe 5p	2.090.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 146 1.7i 16V 5p Elegan	2.625.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● 146 2.0 TD 5p Base	2.390.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 146 2.0 TD 5p Luxe	2.490.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
● 155 1.7 Twin Spark	2.468.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-	Serie
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.957.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000	Serie
● 155 1.8 TS Formula	2.890.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● 155 2.0 Twin Spark	3.150.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 155 2.5 V6 "S"	4.100.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	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	466,5	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

ASIA MOTORS

Rocsta 2.2 DX T. Iona	2.029.100	2.184	72	138	-	-	360,5	167.800	Serie	-	-	-	106.800	-	50.850
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.108.400	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 RS2 Quattro Avant	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.134.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	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 V6 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 V6 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	2.481	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	2.481	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	2.481	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	Serie



ALFA ROMEO

OFERTAS

Alfa 145:

Hasta 150.000 pesetas de sobretasación en el coche usado.

Alfa 146:

Hasta 150.000 pesetas de sobretasación en el coche usado.

Alfa 155:

Hasta 480.000 pesetas de sobretasación del vehículo usado con siete años o más.

Alfa 164:

Hasta 450.000 pesetas de sobretasación en el vehículo usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
BERTONE															
Freccimber 2 R I	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209,734	Serie	Serie	Serie	Serie		64,395	
Freccimber TD T. Durc	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240,502	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
Freccimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240,502	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
Freccimber 2.7 T. Durc	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240,502	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
Freccimber 2.7 I. Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240,502	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	

BMW

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
316i Compact	3.197.000	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	77.845	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
316i Compact Aut.	3.480.000	1.596	102	183	13,8	8,8	421,0	Serie	77.845	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
318 Ti Compact	3.655.000	1.796	140	209	9,9	9,1	421,0	Serie	77.845	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
318 Ti Compact Aut.	3.939.000	1.796	140	202	11,2	9,3	421,0	Serie	77.845	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
318i Coupé	3.750.000	1.596	102	195	12,7	8,0	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
318i Coupé Aut.	4.047.000	1.596	102	192	14,2	8,8	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
318i 4p	3.675.000	1.596	102	195	12,8	9,0	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
318i 4p Aut.	3.950.000	1.596	102	192	16,1	10,9	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
318i S Coupé	4.432.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i S Coupé Aut.	4.756.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i Cabrio	5.383.000	1.796	115	194	11,4	10,1	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
318i Cabrio Aut.	5.714.000	1.796	115	189	12,4	10,3	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
318i 4p	3.940.000	1.776	115	201	11,3	10,1	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
318i 4p Aut.	4.270.000	1.776	115	200	12,3	10,3	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
318i S 4p	4.195.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
318i S 4p Aut.	4.520.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
318i TDS	3.990.000	1.665	90	182	14,4	6,4	443,3	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
318i TDS Touring	4.230.000	1.665	90	182	14,4	6,4	443,3	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
320i Coupé	4.984.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	5.345.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Cabrio	5.999.000	1.991	150	211	10,1	10,7	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Cabrio Aut.	6.366.000	1.991	150	207	11,2	11,8	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	4.650.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
320i 4p Aut.	5.035.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
320i Touring	4.905.000	1.991	150	212	9,3	10,6	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
320i Touring Aut.	5.270.000	1.991	150	208	9,3	10,6	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
328i 4p	5.536.000	2.793	193	236	7,3	8,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
328i 4p Aut.	5.877.000	2.793	193	232	7,3	8,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
328i Coupé	5.690.000	2.793	193	236	7,3	8,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
328i Coupé Aut.	6.042.000	2.793	193	236	7,3	8,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
328i Cabrio	6.719.000	2.793	193	230	7,3	8,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
328i Cabrio Aut.	7.087.000	2.793	193	230	7,3	8,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
328i Touring	5.805.000	2.793	193	230	7,3	8,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
328i Touring Aut.	6.150.000	2.793	193	225	7,3	8,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Coupé	8.567.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 4 puertas	8.567.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	9.289.000	2.990	286	250	6,0	10,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD 4p	4.760.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
325 TD 4p Aut.	5.115.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	139.132	Serie
325 TDS 4p	4.995.000	2.498	143	214	10,4	7,4	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
325 TDS 4p Aut.	5.345.000	2.498	143	211	10,8	7,7	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
325 TDS Touring	5.220.000	2.498	143	206	10,4	7,4	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
325 TDS Touring Aut.	5.575.000	2.498	143	204	10,4	7,4	443,5	Serie	119.257	Serie	Serie	Serie	Serie	103.529	Serie
518i	4.560.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i	5.321.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Aut.	5.680.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i	6.322.000	2.494	192	230	8,6	9,0	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i Aut.	6.702.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i X	7.241.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i X Aut.	7.653.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i	7.789.000	2.997	218	235	8,0	12,0	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Aut.	8.208.000	2.997	218	232	8,9	12,5	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
540i	8.865.000	3.982	286	240	7,1	13,5	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
540i Aut.	9.404.000	3.982	286	240	7,1	13,5	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M5	13.143.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	5.774.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring Aut.	6.142.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i Touring	6.806.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i Touring Aut.	7.154.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i X Touring	7.730.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i X Touring Aut.	8.130.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Touring	8.252.000	2.997	218	227	8,5	12,4	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Touring Aut.	8.670.000	2.997	218	225	9,4	13,0	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
540i Touring	9.905.000	3.982	286	240	7,0	13,8	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TD	5.421.000	2.498	115	194	12,9	7,8	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TD Aut.	5.775.000	2.498	115	190	13,9	8,1	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TDS	5.942.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	151.583	Serie	Serie	Serie	Serie</		



FIAT

OFERTAS
Cinquecento «900» y Suite:

70.000 pesetas de descuento.
Uno Sting gasolina:
Hasta 80.000 pesetas al entregar un vehículo usado con siete años o más.

Punto 90 CV y GT:
Hasta 150.000 pesetas de descuento.

Punto Cabrio:
Hasta 250.000 pesetas.
Punto Resto Gama:
Hasta 100.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

Tipo:
Hasta 260.000 pesetas de descuento.
Tempra gasolina:
Climatizador automático gratis, u oferta equivalente de 200.000 pesetas.

Tempra 1.4 L:
Hasta 200.000 pesetas de descuento.

Tempra Diesel:
Hasta 200.000 pesetas de sobretasación de vehículo usado.

Croma:
Hasta 300.000 pesetas de sobretasación del vehículo usado.

Ulysse:
Hasta 270.000 pesetas de sobretasación del vehículo usado.

Coupé y Ulysse:
Financiación del 0% TAE a dos años, con una entrada del 30%.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
● Xantia 2.0i SX	3.103.000	1.998	123	198	11,5	9,7	444,0	Serie	47.384	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	Serie
● Xantia 2.0i SX Aut.	3.309.000	1.998	123	195	13,6	10,3	444,0	Serie	47.384	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	Serie
● Xantia 2.0i VSX	3.437.000	1.998	123	198	11,5	9,7	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	Serie
● Xantia 2.0i VSX Aut.	3.643.000	1.998	123	195	13,6	10,3	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	Serie
● Xantia 2.0i 16V VSX	4.204.000	1.998	155	213	10,6	10,1	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Xantia Tentation 1.9 D	2.776.000	1.905	71	160	17,6	6,5	444,0	182.594	Serie	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	68.623
● Xantia 1.9 D X	2.690.000	1.905	71	160	17,6	6,5	444,0	182.594	47.384	29.617	29.616	Serie	183.613	82.922	68.623
● Xantia 1.9 TD X	2.943.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	182.594	47.384	29.617	29.616	Serie	183.613	82.922	68.623
● Xantia Tentation 1.9 TD	3.055.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	182.594	Serie	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	68.623
● Xantia 1.9 TD SX	3.232.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	182.594	47.384	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	Serie
● Xantia 1.9 TD Prestige	3.299.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	Serie
● Xantia 1.9 TD VSX	3.671.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.613	82.922	Serie
● XM 2.0i 16V SX	4.001.000	1.998	135	205	9,8	9,7	470,8	Serie	57.762	Serie	Serie	Serie	238.634	79.346	Serie
● XM 2.0i Turbo CT VSX	4.927.000	1.998	150	215	8,7	10,6	470,8	Serie	57.762	Serie	Serie	Serie	Serie	79.346	Serie
● XM V6i VSX	5.593.000	2.649	170	222	8,9	12,2	470,8	Serie	57.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● XM V6i VSX Aut.	5.913.000	2.649	170	220	9,9	13,5	470,8	Serie	57.762	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● XM V6i 24V Exclusive	7.389.000	2.975	200	235	8,0	11,4	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● XM 2.1 TD SX	4.491.000	2.088	110	192	11,9	6,8	470,8	Serie	57.762	Serie	Serie	Serie	238.634	79.346	Serie
● XM 2.5 TD VSX	5.709.000	2.446	130	201	11,2	7,7	470,8	Serie	57.762	Serie	Serie	Serie	238.634	79.346	Serie
● XM V6i VSX Break	5.812.000	2.975	170	217	10,1	12,4	496,3	Serie	57.762	Serie	Serie	Serie	Serie	79.346	Serie
● XM 2.1 TD SX Break	4.709.000	2.088	110	184	12,8	7,2	496,3	Serie	57.762	Serie	Serie	Serie	238.634	79.346	Serie
● Evasion Turbo DX	3.667.000	1.905	92	161	16,6	8,3	445,4	148.625	46.219	Serie	Serie	Serie	185.781	74.313	60.719
● Evasion Turbo DSX	4.345.000	1.905	92	161	16,6	8,3	445,4	Serie	46.219	Serie	Serie	Serie	Serie	74.313	60.719
● Evasion 2.0i X	3.079.000	1.998	123	177	13,1	10,2	445,4	148.625	46.219	Serie	Serie	Serie	185.781	74.313	60.719
● Evasion 2.0i SX	3.734.000	1.998	123	177	13,1	10,2	445,4	Serie	46.219	Serie	Serie	Serie	185.781	74.313	60.719
● Evasion 2.0i Turbo CT SX	4.038.000	1.998	150	195	10,0	10,9	445,4	Serie	46.219	Serie	Serie	Serie	185.781	74.313	60.719
● Evasion 2.0i Tur. CT VSX	4.419.000	1.998	150	195	10,0	10,9	445,4	Serie	46.219	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Ev. 2.0i T. CT VSX 6 Plaz.	4.503.000	1.998	150	195	10,2	10,9	445,4	Serie	46.219	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA. Opción (1): Opción conjunta que incluye los elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, asientos traseros partidos, limpia luneta trasera, lunas tintadas y pintura metalizada: 88.638 ptas. Opción (2): Opción conjunta que incluye los elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, llantas de aleación, lunas tintadas y pintura metalizada: 101.065 ptas. Opción (3): Opción conjunta que incluye los elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, espejo retrovisor derecho eléctrico: 50.249 ptas.

DAEWOO

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
● Nexia GL 3 p	1.467.532	1.498	78	165	12,5	7,7	425,6	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	80.000	Serie
● Nexia GTX 16V 3p	1.748.209	1.498	91	178	12,2	8,4	425,6	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	80.000	Serie
● Nexia GL 4p	1.626.146	1.498	78	165	12,5	7,7	448,2	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	80.000	Serie
● Nexia GLX 16V 4p	1.949.315	1.498	91	178	12,2	8,4	448,2	Serie	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	80.000	Serie
● Nexia GL 5p	1.552.321	1.498	78	165	12,5	7,7	425,6	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	80.000	Serie
● Nexia GTX 16V 5p	1.902.002	1.498	91	178	12,2	8,4	425,6	Serie	25.000	Serie	Serie	Serie	160.000	80.000	Serie
● Aranos 1.8 CD	1.980.479	1.796	95	180	11,0	9,7	461,5	150.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	80.000	Serie
● Aranos 2.0 CD	2.173.497	1.998	110	190	10,8	9,5	461,5	150.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	80.000	Serie
● Aranos 2.0 CDX	2.347.184	1.998	110	190	10,8	9,5	461,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	80.000	Serie

DAIHATSU

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
Charade TR 1.3i 16V 3p	1.784.536	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	155.031	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Apollause 1.6 IX 16V 5p	2.405.748	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.367	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rocky TD Intercooler EL II	3.684.858	2.785	102	145	17,2	12,6	411,5	202.886	39.361	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Ferzax EL II 1.6i 16V	2.684.415	1.589	95	150	11,7	9,8	368,5	212.318	27.426	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FERRARI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
355 GTB	18.626.560	3.495	380	295	4,7	15,9	425,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
355 GTS	18.849.920	3.495	380	295	4,7	15,9	425,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
348 Spider	17.792.000	3.405	320	280	5,4	15,6	423,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
456 GT	34.069.000	5.474	442	302	5,2	22,7	473,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
F 512 Testarossa	29.944.463	4.943	440	315	4,7	18,4	448,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

FIAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
● Cinquecento Siena	875.000	704	31	127	28,0	5,2	322,5	-	20.000	17.500	17.500	-	-	-	-
● Cinquecento	1.030.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	150.000	20.000	17.500	17.500	-	-	-	-
● Cinquecento Suite	1.215.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	Serie	20.000	17.500	Serie	-	-	-	-
● Cinquecento Sporting	1.215.000	1.108	54	150	13,8	6,5	322,5	150.000	20.000	Serie	Serie	-	-	-	-
● Panda 900 L	999.000	903	41	135	19,5	6,1	347,5	-	20.000	17.500	17.500	-	-	-	-
● Panda 4x4 L Trekking	1.530.000	999	51	135	17,5	7,6	347,5	-	20.000	17.500	17.500	-	-	-	-
● Uno 1.0 Sting 3p	1.080.000	1.108	50	152	13,9	6,4	364,5	-	20.000	-	-	-	-	-	-
● Uno 1.0 Sting 5p	1.145.000	1.108	50	152	13,9	6,4	364,5	-	20.000	-	-	-	-	-	-
● Uno D Sting 3p	1.275.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	20.000	-	-	-	-	-	-
● Uno D Sting 5p	1.335.000	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	20.000	-	-	-	-	-	-
● Punto 55 S 3p	1.340.000	1.108	55	150	16,0	6,4	376,0	-	25.000	-	-	-	-	-	-
● Punto 55 EL 6 Vel. 3p	1.454.000	1.108	55	150	16,0	6,4	376,0	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-	-
● Punto 60 SX Selecta 3p	1.765.000	1.242	60	150	17,5	6,9	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	150.000	-	-
● Punto 75 S 3p	1.433.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	150.000	25.000	-	-	-	-	-	-
● Punto 75 EL 3p	1.513.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	-	25.000	20.000	20.000	60.000	-	-	-
● Punto 75 SX 3p	1.580.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	60.000	150.000	-	-
● Punto 75 ELX 3p	1.649.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	60.0			



HYUNDAI

OFERTAS

Accent 4 y 5 puertas: Todas las personas que adquieran un Accent 4 puertas, podrán elegir entre aire acondicionado gratis o descuento equivalente. Además Hyundai equipa de forma gratuita las llantas de aleación y volante deportivo al coche. Para los compradores del Accent 5 puertas se ofrece un descuento de hasta **160.000 pesetas** con el Plan Renove II.

Lantra:

Las berlinas de tipo medio de Hyundai tienen el aire acondicionado gratis o descuento equivalente. También se añadirán otras **80.000 pesetas** de sobrevaloración del coche usado con siete años o más.



CHRYSLER

OFERTAS

Ahora el Chrysler Voyager ofrece de serie: Aire acondicionado, elevavinas eléctricos, cierre centralizado, airbag del conductor y del pasajero y dirección asistida. Este monovolumen cuenta con tres años de garantía y **250.000 pesetas de descuento**, en toda la gama.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Maverick 2.4	3.604.000	2.389	124	160	14,9	11,8	458,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Maverick 2.4 GLX	4.013.000	2.389	124	160	14,9	11,8	458,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Maverick 2.7 TD	3.669.000	2.663	100	140	21,1	10,9	458,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Maverick 2.7 TD GLX	4.088.000	2.663	100	140	21,1	10,9	458,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-

HONDA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Civic DX 1.3i 16V Base	1.990.000	1.343	75	170	11,3	7,4	408,0	227.000	30.000	-	-	-	Serie	-	-
Civic DX 1.3i 16V	2.100.000	1.343	75	170	11,3	7,4	408,0	227.000	30.000	-	-	-	Serie	-	-
Civic LSI 1.5i 16V Match	2.400.000	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Civic LSI 1.5i 16V Coupé	2.690.000	1.493	102	190	9,6	7,5	440,0	227.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Civic ESI 1.6i 16V Dream	2.850.000	1.590	125	195	8,7	7,8	408,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Civic ESI 1.6i 16V Coupé	2.980.000	1.590	125	200	8,8	7,6	440,0	227.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Civic VTI 1.6i 16V VTEC	3.790.000	1.595	160	215	7,3	8,0	408,0	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
CRX ESI 1.6i 16V VTEC	3.280.000	1.595	125	190	9,3	7,9	400,5	227.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
CRX VTI 1.6i 16V VTEC	4.160.000	1.595	160	210	8,2	8,1	400,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Civic 1.4i 16V Sp	1.890.000	1.396	90	172	13,1	7,3	431,5	227.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Civic 1.5i 16V VTEC-E Sp	2.040.000	1.493	90	180	13,0	6,3	431,5	227.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	(1)
Civic LS 1.6i 16V Sp	2.440.000	1.590	113	192	10,2	7,8	431,5	227.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	(1)
Civic LS 1.6i 16V Aut. Sp	2.790.000	1.590	113	190	13,2	8,8	431,5	227.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Civic SR 1.6i 16V VTEC Sp	2.890.000	1.590	126	197	9,9	8,0	431,5	227.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Accord 2.0i	2.500.000	1.997	115	197	10,8	7,6	468,5	248.000	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-123.000
Accord 5 2.0i 16V	2.890.000	1.997	131	200	10,2	9,3	468,5	248.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-123.000
Accord LS 2.0i 16V	3.150.000	1.997	131	200	10,2	9,3	468,5	248.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-123.000
Accord LS 2.0i 16V Aut.	3.400.000	1.997	131	200	10,2	9,2	468,5	248.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-123.000
Accord SR 2.3i 18V	3.980.000	2.259	158	216	8,3	9,6	468,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Accord Coupé LS 2.0i 16V	3.465.000	1.977	136	200	10,2	9,5	467,5	248.000	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Accord Coupé ES 2.2i 16V	4.480.000	2.156	150	207	8,9	9,7	467,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Prelude 2.0i 16V	3.980.000	1.995	133	201	9,2	9,3	444,0	248.000	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Prelude 2.2i 16V 4WS VTEC	4.980.000	2.157	185	230	7,2	9,5	444,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Legend 3.2i V6 24V	7.740.000	3.206	204	223	8,1	11,8	494,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Legend 3.2i V6 24V Aut.	7.990.000	3.206	204	223	8,1	11,5	494,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
NSX 3.0i V6 24V VTEC	13.000.000	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Todos los Honda disponen opcionalmente de llantas de aleación como accesorio original. Opción (1): Paquete opcional que incluye el airbag para conductor y acompañante y techo practicable eléctrico: 200.000 ptas.

HYUNDAI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Accent 1.3i LS 12V 3p	1.475.000	1.341	82	174	12,8	6,6	410,3	-	25.000	-	-	-	-	-	-
Accent 1.3i GS 12V 3p	1.590.000	1.341	82	174	12,8	6,6	410,3	150.000	25.000	-	-	-	-	-	-
Accent 1.6i GS 12V 3p	1.760.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	-	Serie	-	-	-
Accent 1.3i LS 12V 4p	1.595.000	1.341	82	174	12,8	6,6	411,7	-	25.000	-	-	-	-	-	-
Accent 1.3i GS 12V 4p	1.710.000	1.341	82	174	12,8	6,6	411,7	150.000	25.000	-	-	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 4p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	411,7	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 4p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	411,7	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.710.000	1.341	82	174	12,8	6,6	410,3	150.000	25.000	-	-	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495	90	176	11,7	7,0	410,3	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Accent 1.5i GS 12V 5p	1.880.000	1.495</													

PRECIOS NUEVOS



OPEL

OFERTAS

Corsa Swing:
Descuento de 130.000 pesetas.

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

Astra:
Descuento de hasta 250.000 pesetas según versiones.

Vectra 4 puertas:
Descuento de 340.000 pesetas.

Vectra 5 puertas:
Descuento de 427.000 pesetas.

Calibra:
Descuento de 200.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Xedos 6 V6 2.0i LP	4.686.800	1.995	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Xedos 6 V6 2.0i LP Aut.	4.901.312	1.995	146	201	12,0	10,2	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Xedos 9 V6 2.5i	6.193.960	2.497	170	220	8,6	10,4	482,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Xedos 9 V6 2.5i Aut.	6.453.960	2.497	170	210	11,1	10,6	482,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Xedos 9 V6 2.5i 4WS	6.493.960	2.497	170	220	8,6	10,4	482,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
C 180	4.390.000	1.799	122	193	12,2	9,3	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
C 200	5.413.000	1.998	136	198	10,8	9,5	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
C 220	5.843.000	2.199	150	210	10,4	9,6	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
C 280	6.702.000	2.799	193	230	8,8	11,9	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
C 36 AMG	10.873.137	3.606	280	250	6,9	11,8	449,0	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	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 420 Coupé	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 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	196	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	147.456	Serie
S 320	11.114.000	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 320 Largo	11.542.000	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 420	13.256.000	4.196	279	250	7,6	13,7	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 420 Largo	13.781.000	4.196	279	250	7,7	13,7	521,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 500	14.125.000	4.973	320	250	6,7	14,5	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 500 Largo	14.821.000	4.973	320	250	6,7	14,5	521,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 600	20.804.000	5.987	394	250	6,0	17,3	511,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 600 Largo	21.616.000	5.987	394	250	6,0	17,3	521,3	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	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	147.456	Serie
S 420 Coupé	16.417.000	4.196	279	250	7,6	13,7	506,5	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 500 Coupé	17.500.000	4.973	320	250	6,7	14,8	506,5	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
S 600 Coupé	24.295.000	5.987	394	250	6,1	17,3	506,5	Serie	216.448	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
SL 280	12.689.000	2.799	193	230	9,3	12,1	447,0	Serie	193.536	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
SL 320	14.343.000	3.199	231	240	8,4	13,1	447,0	Serie	193.536	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
SL 500	17.448.000	4.973	320	250	6,2	13,6	447,0	Serie	193.536	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
SL 600	22.698.000	5.987	395	250	6,1	16,8	447,0	Serie	193.536	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
GE 320 Cabrio	9.359.360	3.199	210	178	12,1	15,6	425,5	447.872	191.104	-	Serie	Serie	Serie	147.456	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	147.456	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	147.456	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	147.456	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	147.456	Serie
GE 350 DT WS Largo	10.419.200	3.449	136	145	17,6	14,3	468,5	447.872	214.016	99.328	Serie	Serie	Serie	147.456	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 sobrecoste 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 faldones delantero, trasero y listones laterales antirroz en el mismo color de la carrocería, pilotos traseros bicromáticos, luces de intermitencia con cubiertas blancas, guarniciones interiores de madera Zebrano y color del salpicadero a juego con el de la tapicería, guantera con cierre entre los asientos delanteros, posición de recirculación del aire del sistema de ventilación con filtro antipolvo, bolsa de cortesia en el respaldo de los asientos delanteros y elevavallas eléctricos 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	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Colt 1.600 GLXi	2.326.808	1.597	113	190	9,8	7,7	399,5	175.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	150.000
Galant 1.800 GLi 16V 4p	2.494.999	1.834	126	200	10,0	8,2	462,0	175.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	150.000
Galant 2.000 GLSi 16V 4p	3.176.028	1.997	137	205	9,7	8,9	462,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	150.000
Galant 2.000 V6 24V 4p	3.879.720	1.999	150												



PEUGEOT

OFERTAS

106 Midnight, XS, XSI, y XT:

180.000 pesetas de descuento.

106 Diesel:

123.000 pesetas de descuento.

106 Resto de gama: 95.000 pesetas de descuento.

Gama 205 Mito:

130.000 pesetas de descuento.

306 XN 1.4 3p, XT, XTDT, XSI, S16, ST, y STDT:

196.000 pesetas de descuento.

(Resto de Gama):

157.000 pesetas de descuento.

405 Gama:

Hasta 188.000 pesetas de descuento.

Gama 605:

200.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dircc.	ABS	Llantas	Airbag	
● Corsa 3p. Viva 1.2i	1.388.000	1.195	45	145	19,5	6,2	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.2i	1.485.000	1.195	45	145	19,5	6,2	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.4i	1.558.000	1.389	60	155	15,2	7,4	373,0	155.000	31.000	(1)	(1)	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.4i Aut.	1.668.000	1.389	60	145	18,0	7,8	373,0	-	31.000	(1)	(1)	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Sport 1.4i 16V	1.664.000	1.389	90	180	11,0	7,4	373,0	155.000	31.000	(1)	(1)	(1)	168.000	57.000	76.000	
● Corsa 3p. GSI 1.6i 16V	2.122.000	1.598	106	192	9,8	7,7	373,0	155.000	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	76.000	
● Corsa 3p. Viva 1.5 D	1.500.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.601.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.720.000	1.488	67	165	14,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	57.000	76.000	
● Corsa 3p. Viva 1.2i	1.451.000	1.195	45	145	19,5	6,2	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.2i	1.548.000	1.195	45	145	19,5	6,2	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.4i	1.621.000	1.389	60	155	15,2	7,4	373,0	155.000	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. GSI 1.4i Si	1.890.000	1.389	90	180	11,0	7,4	373,0	155.000	31.000	Serie	Serie	Serie	168.000	57.000	76.000	
● Corsa 3p. Viva 1.5 D	1.563.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	-	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.664.000	1.488	50	150	19,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	-	76.000	
● Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.783.000	1.488	67	165	14,5	5,4	373,0	-	31.000	30.000	30.000	47.000	168.000	57.000	76.000	
● Tigra 1.4i 18 V	1.946.000	1.389	90	190	11,5	7,4	392,2	142.000	31.000	Serie	Serie	Serie	(2)	(3)	Serie	
● Tigra 1.6i 18 V	2.356.000	1.598	106	203	9,8	7,6	392,2	142.000	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Astra 3p 1.4i	1.714.000	1.389	60	160	16,0	7,3	405,1	-	34.000	-	-	56.000	174.000	-	Serie	
● Astra 3p Sport 1.8i 16V	2.550.000	1.799	115	200	9,5	8,3	405,1	155.000	34.000	Serie	36.000	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie
● Astra 3p GSI 2.0i 16V	3.113.000	1.998	150	220	8,0	8,3	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Astra 3p Cabrio 1.8i 16V	3.434.000	1.799	115	200	9,5	8,3	423,9	155.000	Serie	Serie	Serie	Serie	174.000	Serie	Serie	
● Astra 4p GL 1.4i	1.928.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	-	Serie	
● Astra 4p GL 1.6i 16V	2.010.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie	
● Astra 4p Merit 1.6i 16V	2.130.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 4p GSI 1.6i 16V	2.130.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 4p GLS 1.6i 16V	2.207.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 4p GLS 1.6i Aut.	2.306.000	1.598	100	183	12,5	8,5	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 4p GL 1.7 DTL	2.089.000	1.700	68	164	16,0	6,2	423,9	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 4p GL 1.7 TD	2.231.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 4p GLS 1.7 TD	2.428.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 5p GL 1.4i	1.928.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p GL 1.6i 16V	1.961.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p Merit 1.6i 16V	2.130.000	1.598	100	190	11,5	7,3	423,9	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 5p GSI 1.6i 16V	2.207.000	1.598	100	190	11,5	7,3	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p GLS 1.6i Aut.	2.306.000	1.598	100	183	12,5	8,5	405,1	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	64.000	Serie	
● Astra 5p GL 1.7 DTL	2.089.000	1.700	68	164	16,0	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 5p GL 1.7 TD	2.231.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra 5p GLS 1.7 TD	2.428.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Astra GL 1.6i 16V Caravan	2.064.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	155.000	34.000	36.000	36.000	56.000	174.000	64.000	Serie	
● Astra Merit 1.6i 16V Carav.	2.184.000	1.598	100	185	12,0	7,5	427,8	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	Serie	Serie	
● Astra Club 1.8i 16V Carav.	2.608.000	1.799	115	195	10,0	8,4	427,8	155.000	34.000	Serie	Serie	Serie	174.000	Serie	Serie	
● Astra GL 1.7 TD Caravan	2.332.000	1.686	82	168	14,5	6,5	427,8	-	34.000	36.000	36.000	Serie	174.000	-	Serie	
● Vectra 4p Merit 2.0i	2.655.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	177.000	94.000	(4)
● Vectra 4p Sport 2.0i 16V	3.447.000	1.998	136	210	9,5	8,3	443,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 4p CDX V6 2.5i	4.031.000	2.498	170	233	7,8	9,7	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 4p CDX V6 2.5i Aut.	4.234.000	2.498	170	233	8,0	9,8	443,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 4p GL 1.7 TD	2.903.000	1.698	82	176	14,5	6,0	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	177.000	76.000	
● Vectra 5p Merit 2.0i	2.742.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	177.000	94.000	(4)
● Vectra 5p Sport 2.0i 16V	3.534.000	1.998	136	210	9,5	8,3	435,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 5p CDX V6 2.5i	4.118.000	2.498	170	233	7,8	9,7	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 5p CDX V6 2.5i Aut.	4.431.000	2.498	170	233	8,0	9,8	435,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Vectra 5p GL 1.7 TD	2.990.000	1.698	82	176	14,5	6,0	435,0	175.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	177.000	76.000	
● Calibra 2.0i	3.705.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Calibra 2.0i 16V	3.824.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Calib. Color Edition 2.0i 16V	3.877.000	1.998	136	215	9,5	8,8	449,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Calibra 2.5i V6 24V	4.263.000	2.498	170	237	7,6	9,6	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Calibra 2.0i 16V Turbo 4X4	4.980.000	1.998	204	245	6,8	9,8	449,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega 2.0i 16V	4.075.000	1.998	136	210	11,0	9,2	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie	
● Omega CD 2.5i V6	4.843.000	2.498	170	223	9,5	9,9	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega CD 2.5i V6 Aut.	5.065.000	2.498	170	218	11,5	10,1	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega MV6 3.0i V6	5.918.000	2.962	211	240	8,8	10,7	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega MV6 3.0i V6 Aut.	6.139.000	2.962	211	230	9,8	10,9	479,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega 2.5 TD	4.488.000	2.497	130	200	12,0	7,9	479,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie	
● Omega 2.0i 16V Caravan	4.233.000	1.998	136	202	11,5	9,4	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie	
● Omega CD 2.5i V6 Caravan	5.000.000	2.498	170	215	10,0	10,0	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Omega 2.5 TD Caravan	4.646.000	2.497	130	195	12,5	8,0	482,0	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	94.000	Serie	
● Front. 3p Sport 2.0i T. Lona	3.015.000	1.998	115	157	14,3	11,0	419,0	-	45.000	(5)	(5)	Serie	-	-	105.000	
● Frontera 3p Sport 2.0i	3.065.000	1.998	115	157	14,3	11,0	419,0	-	45.000	(5)	(5)	Serie	-	-	105.000	
● Frontera 3p Sport 2.8 TDI	3.700.000	2.772	113	149	16,0	9,5	419,0	215.000	45.000	(5)	(5)	Serie	-	-	105.000	
● Frontera 5p 2.2i 16 V	3.650.000	2.198	136	161	13,6	11,1	469,0	215.000	45.000	Serie	Serie	Serie	-	-	105.000	
● Frontera 5p 2.8 TDI	3.925.000	2.772	113	149	16,8	9,9	469,0	215.000	45.000	Serie	Serie	Serie	-	-	105.000	
● Monterey 3p RS 3.2i V6 24V	4.749.000	3.165	177	170	11,5	15,5	411,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Monterey 3p RS 3.1 TD	4.671.000	3.059														



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● 911 Turbo	20.039.680	3.600	408	290	4,5	17,6	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 928 GTS	15.911.680	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	222.720	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 928 GTS Automático	15.911.680	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	222.720	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

El cambio automático Tiptronic está disponible con un sobreprecio de 597.760 ptas. en el Porsche 968 y 968 Cabrio y de 657.920 ptas. en el Porsche 911 Carrera y 911 Carrera Cabrio.

RENAULT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Twingo	1.305.000	1.239	55	150	14,0	6,7	343,3	162.000	30.500	-	-	-	-	-	-
● Twingo Pack	1.385.000	1.239	55	150	14,0	6,7	343,3	162.000	30.500	-	-	-	-	-	-
● Twingo Easy	1.455.000	1.239	55	150	14,0	6,7	343,3	162.000	30.500	Serie	Serie	-	-	-	-
● Twingo Wind	1.505.000	1.239	55	150	14,0	6,7	343,3	Serie	30.500	Serie	Serie	-	-	-	-
● Clio RL 1.2 3p	1.450.000	1.239	55	155	15,0	6,3	370,9	-	38.000	-	-	-	-	-	70.500
● Clio Ipanema 1.2 3p	1.620.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio Chipie 1.2 3p	1.485.000	1.239	55	155	15,0	6,3	370,9	-	38.000	-	-	86.000	-	-	70.500
● Clio Chipie 1.2 5p	1.555.000	1.239	55	155	15,0	6,3	370,9	-	38.000	-	-	86.000	-	-	70.500
● Clio Chipie 1.9 D 3p	1.755.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	38.000	-	-	86.000	-	-	70.500
● Clio Chipie 1.9 D 5p	1.825.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	38.000	-	-	86.000	-	-	70.500
● Clio Wind 1.2i 3p	1.620.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	38.000	-	-	-	-	-	70.500
● Clio S 1.4i 3p	1.705.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	86.000	-	-	70.500
● Clio S 1.8i 3p	1.900.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	86.000	-	-	70.500
● Clio Baccara 1.8i 3p	2.885.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	173.000	Serie	Serie	71.500
● Clio RSI 1.8 3p	2.110.000	1.794	110	195	9,4	8,8	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	86.000	173.000	-	71.500
● Clio 16V 3p	2.555.000	1.764	137	209	8,0	8,8	371,2	229.000	38.000	Serie	Serie	86.000	173.000	-	71.500
● Clio 16V 2.0 Williams 3p	3.010.000	1.998	150	215	7,8	9,5	370,9	-	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio RL 1.2 5p	1.520.000	1.239	55	155	15,0	6,3	370,9	-	38.000	-	-	-	-	-	70.500
● Clio Ipanema 1.2 5p	1.690.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio RT 1.2 5p	1.920.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	Serie	38.000	-	-	-	-	-	70.500
● Clio Wind 1.2i 5p	1.690.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	86.000	-	-	70.500
● Clio S 1.4i 5p	1.775.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio Ipanema 1.4i 5p	1.960.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio RT 1.4 5p	2.115.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio RT 1.4 Aut. 5p	2.275.500	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio S 1.8i 5p	1.970.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	178.000	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio Baccara 1.8i Aut. 5p	3.010.000	1.794	95	180	12,1	9,1	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	173.000	Serie	Serie	71.500
● Clio RL 1.9 D 3p	1.715.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	38.000	-	-	-	-	-	70.500
● Clio Ipanema 1.9 D 3p	1.865.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio RT 1.9 D 3p	1.785.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio Ipanema 1.9 D 5p	1.935.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● Clio RT 1.9 D 5p	2.120.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	38.000	Serie	Serie	-	-	-	70.500
● R-19 RL 1.2 3p	1.730.000	1.171	60	150	16,0	6,9	416,2	-	39.500	-	-	-	-	-	76.500
● R-19 RSI 1.8i 3p	2.580.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	178.000	39.500	Serie	Serie	Serie	178.000	-	89.500
● R-19 RSI 1.6V 3p	2.780.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	178.000	39.500	Serie	Serie	Serie	178.000	-	89.500
● R-19 Cabriolet 1.8i	3.480.000	1.794	95	180	10,7	9,1	416,2	178.000	39.500	Serie	Serie	Serie	178.000	89.500	76.500
● R-19 Cabriolet Arla	3.480.000	1.794	95	180	10,7	9,1	416,2	178.000	39.500	Serie	Serie	Serie	178.000	89.500	76.500
● R-19 RL 1.2 4 y 5p	1.905.000	1.171	60	150	16,0	6,9	424,8	-	39.500	-	-	-	-	-	76.500
● R-19 Driver 1.4 4 y 5p	2.040.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	178.000	39.500	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● R-19 Adagio 1.4 4 y 5p	2.215.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	178.000	39.500	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● R-19 S 1.8i 4 y 5p	2.260.000	1.794	95	181	10,7	6,9	424,8	178.000	39.500	-	-	-	-	-	76.500
● R-19 Driver 1.9 D 4 y 5p	2.180.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	178.000	39.500	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● R-19 Adagio 1.9 D 4 y 5p	2.360.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	178.000	39.500	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● R-19 S 1.9 DT 4 y 5p	2.625.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	178.000	39.500	-	-	-	-	-	76.500
● R-19 RN 1.8i Aut. 4 y 5p	2.470.000	1.794	95	176	11,9	9,4	424,8	178.000	39.500	Serie	Serie	Serie	178.000	-	89.500
● R-19 RTI 1.8i 4 y 5p	2.705.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	178.000	39.500	Serie	Serie	Serie	178.000	89.500	76.500
● R-21 Nevada RT Manager	2.845.000	1.721	95	170	11,1	8,8	464,4	187.500	47.000	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● R-21 Nevada RT Broker	3.505.000	2.165	110	189	10,5	9,8	464,4	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● R-21 Nevada RT Manager D.2.970.000	2.068	74	155	12,9	8,7	464,4	187.500	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● R-21 Nevada RT Broker DT	3.775.000	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● Laguna RN 1.8i	2.535.000	1.794	95	180	13,9	9,4	450,8	205.000	47.000	(1)	(1)	Serie	Serie	187.500	Serie
● Laguna RT 1.8i	2.790.000	1.794	95	180	13,9	9,4	450,8	205.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	187.500	Serie
● Laguna RT 2.0i	2.980.000	1.998	115	200	11,9	9,4	450,8	205.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	187.500	Serie
● Laguna RXE 2.0i	3.360.000	1.998	115	200	11,9	9,4	450,8	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	91.500
● Laguna RXE 2.0i Aut.	3.603.500	1.998	115	190	12,8	10,1	450,8	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	91.500
● Laguna RTI 2.0 S	3.405.000	1.948	140	205	12,3	9,1	450,8	205.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	187.500	Serie
● Laguna RXE 2.0 S	3.645.000	1.948	140	205	12,3	9,1	450,8	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	91.500
● Laguna RTI 3.0i V6	3.875.000	2.963	170	220	8,6	12,6	450,8	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	91.500
● Laguna RTI 3.0i V6	5.210.000	2.963	170	220	8,6	12,6	450,8	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	91.500
● Laguna Baccara 3.0i V6	5.210.000	2.963	170	220	8,6	12,6	450,8	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	91.500
● Laguna RN 2.2 D 12V	2.925.000	2.168	85	175	18,1	7,1	450,8	205.000	47.000	(1)	(1)	Serie	Serie	191.000	Serie
● Laguna RT 2.2 D 12V	3.180.000	2.168	85	175	18,1	7,1	450,8	205.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	191.000	Serie
● Laguna RXE 2.2 D 12V	3.560.000	2.168	85	175	18,1	7,1	450,8	Serie	47.000	Serie	Serie	-	-	-	91.500
● Safrane RN 2.2 i	3.745.000	2.165	110	189	11,9	10,0	473,6	Serie	65.000	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● Safrane RN 2.2 Si	4.405.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	Serie	65.000	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● Safrane RT 2.2 Si	5.120.000	2.165	140	206	10,2	10,3	473,6	Serie	65.000	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● Safrane RT 2.2 Si Aut.	5.378.000	2.165	140	196	11,9	11,0	473,6	Serie	65.000	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● Safrane RT V6i	5.985.000	2.963	170	220	9,6	12,7	473,6	Serie	65.000	Serie	Serie	-	-	-	76.500
● Safrane RXE V6i	7.195.000	2.963	170	220	9,6	12,7									



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 College:
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 V8 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

SEAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Marbella Fun	799.000	903	42	130	20,3	7,0	347,5	14.100							
Ibiza 1.05i Cl. 3p.	1.356.000	1.043	45	138	22,3	6,9	381,3		21.100						
Ibiza 1.4i Cl. 3p.	1.461.000	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3		21.100						
Ibiza 1.4i Collage 3p.	1.514.700	1.391	60	157	16,1	7,3	381,3	142.800	21.100						
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			
Ibiza 1.6i S 3p.	1.720.000	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie			
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			
Ibiza 1.8i GLX 3p.	1.820.000	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie			
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			
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			
Ibiza 2.0i GTI 3p.	2.373.500	1.984	115	198	9,3	8,6	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie			
Ibiza 1.8i 16V GTI 3p.	2.612.400	1.781	130	210	9,1	9,7	381,3		21.100	Serie	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	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	90.000
Ibiza 1.9 TD GT 3p.	2.295.500	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3		21.100						
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	Serie	Serie	Serie			
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			
Ibiza 1.6i S 5p.	1.790.000	1.598	75	170	12,1	7,9	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie			
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			
Ibiza 1.8i GLX 5p.	1.890.000	1.781	90	182	11,4	8,2	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie			
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			
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			
Ibiza 2.0i GTI 5p.	2.443.500	1.984	115	198	9,3	8,6	381,3	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie			
Ibiza 1.9 D CLX 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	142.800	21.100	Serie	Serie	Serie		48.000	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		131.700	Serie
Ibiza 1.9 TD GT 5p.	2.368.000	1.896	75	171	14,4	5,9	381,3		21.100						
Córdoba 1.4i CLX	1.720.000	1.391	60	157	16,1	7,3	410,9	142.800	30.900						
Córdoba 1.6i GLX	1.895.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900						
Córdoba 1.6i GLX	2.025.000	1.598	75	170	12,5	7,9	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			
Córdoba 1.8i GLX	2.155.000	1.781	90	182	11,7	8,2	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			
Córdoba 1.8i GLX	2.330.000	1.781	90	177	14,2	9,3	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			
Córdoba 1.8i GLX Aut.	2.573.500	1.984	115	198	10,1	8,6	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie		131.700	Serie
Córdoba 2.0i GTI	2.800.800	1.781	130	206	9,1	9,2	410,9		30.900	Serie	Serie	Serie		131.700	Serie
Córdoba 1.8i 16V GTI	2.800.000	1.896	68	161	16,5	6,0	410,9	142.800	30.900						
Córdoba 1.9 D CLX	2.000.000	1.896	68	161	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			
Córdoba 1.9 D CLX	2.243.000	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie		131.700	Serie
Córdoba 1.9 TD GT	2.498.300	1.896	75	165	15,0	6,0	410,9	142.800	30.900	Serie	Serie	Serie			
Toledo 1.8i CL	2.065.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	192.400	39.500						
Toledo 1.8i Premium	2.185.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie			
Toledo 1.8i GLX	2.545.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1		39.500	Serie	Serie	Serie			
Toledo 2.0i GLX	2.805.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1		39.500	Serie	Serie	Serie			
Toledo 2.0i GLX Aut.	3.044.000	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1		39.500	Serie	Serie	Serie			
Toledo 2.0i GT	3.097.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1		39.500	Serie	Serie	Serie			
Toledo 2.0i GT Aut.	3.336.700	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1		39.500	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						
Toledo 1.9 D CL	2.285.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	192.400	39.500	Serie	Serie	Serie			
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			
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			
Toledo 1.9 TD GLX	2.955.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1		39.500	Serie	Serie	Serie		168.700	68.400

SKODA

Forman GLX	1.170.000	1.289	54	135	18,0	8,5	416,0									
Forman GLX 7i 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	8,5	416,0			Serie	Serie				Serie	
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

SSANGYONG

Korando K4D	2.239.920	2.239	68	142	12,7	8,6	386,9		37.131							
Korando Family RV	2.837.720	2.498	79	135	11,6	449,0	195.200	37.131		Serie	Serie	Serie				104.000
Musso 602 EL	3.996.720	2.874	95	145	22,0	10,5	484,0		38.430	Serie	Serie	Serie				134.200

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

SUBARU

Impreza 1.8 GL 16V 4WD	2.795.000	1.820	103	185	10,0	9,5	435,0	180.000	14.610	Serie	Serie	Serie		190.000	93.909
Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie			78.600
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie			78.600
Legacy 2.2 GX 4WD	3.151.390	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie		202.998	93.909
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.638.296	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	207.183	14.610	Serie	Serie	Serie		202.998	93.909
Legacy 2.0 Turbo 4WD	4.345.605	1.994	200	230	7,2	10,8	451,0		14.610	Serie	Serie	Serie			
Legacy 2.0 Turbo 4WD SW	4.692.404	1.994	200	220	7,0	10,8	460,0		14.610	Serie	Serie	Serie			
SVX 4WD Aut.	6.569.582	3.319	230	235	7,5	11,9	462,5								



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.

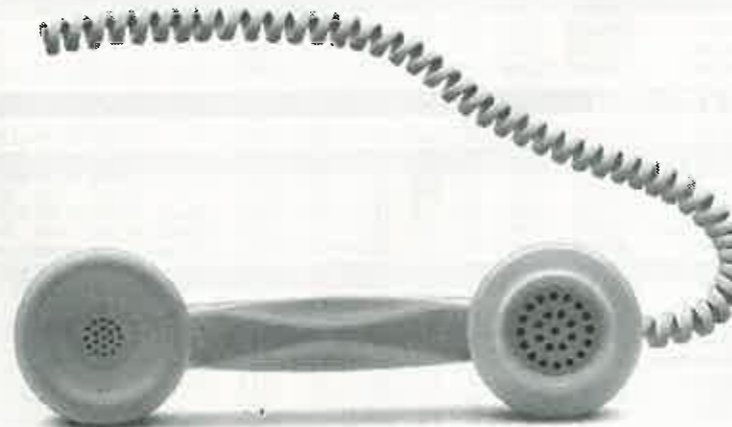
MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Golf 1.6 GL 75 3p	2.210.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.6 Rolling Stones 3p	2.350.000	1.595	100	188	12,8	8,5	402,0	140.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	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	Serie	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	Serie	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	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 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 CL D 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 TDI 3p	2.823.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.9 TDI Rolling Stones 3p	2.795.000	1.896	90	178	11,2	5,0	402,0	140.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie	132.000
● Golf 1.4 CL 5p	1.978.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	51.000	-	64.000	88.000	-	-	132.000
● Golf 1.6 CL 75 5p	2.137.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0	-	51.000	-	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	Serie	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	Serie	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	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 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 TDI 5p	2.713.000	1.896	75	165	15,5	6,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	132.000
● Golf 1.9 GL TDI 5p	2.949.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie	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	57.000	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	Serie	132.000
● Golf Cabrio 2.0i Avang.	3.823.000	1.984	115	190	14,2	8,9	402,0	-	82.000	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie	132.000
● Golf 1.8 CL Variant	2.322.000	1.781	75	165	14,9	8,1	434,0	215.000	51.000	(3) 64.000	Serie	203.000	113.000	132.000	
● Golf 1.8 CL 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	
● 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	
● 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 1.6 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 GL	3.135.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	132.000
● Vento 2.0 GT	2.281.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0	-	51.000	-	64.000	Serie	-	-	132.000
● Vento 1.9 CL D	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	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Corrado VR6	5.025.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Passat 1.8i CL	2.715.000	1.784	90	178	14,4	8,7	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie

ELIJA ENTRE 3.000 VEHICULOS DE OCASION EN TAN SOLO 3 MINUTOS

LLAME GRATIS.

900 201 202

- Sin moverse de casa, visite 200 concesionarios.
- Vehículos de todas las marcas.
- Financiación excepcional.
- Garantía de hasta 24 meses con cobertura europea.
- Asistencia en carretera en toda Europa para garantías de 6 a 24 meses.



Sistema Usado Seguro



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Passat 2.0i CL	3.000.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000	Serie
● Passat 2.0i GL	3.350.000	1.984	115	195	11,8	9,0	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000	Serie
● Passat 2.0i GL Aut.	3.585.000	1.984	115	192	12,9	9,9	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000	Serie
● Passat 2.0i 16V GT	3.860.000	1.984	150	213	9,7	9,5	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000	Serie
● Passat VR6 GL	4.110.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
● Passat VR6 Exclusiv	4.490.000	2.792	174	224	8,7	10,6	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
● Passat 1.9 TDI CL	2.820.000	1.896	75	165	18,0	6,8	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 1.9 TDI CL	3.085.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat 1.9 TDI GL	3.350.000	1.896	90	178	14,1	5,4	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	-	Serie
● Passat Variant 2.0i GL	3.675.000	1.984	115	190	12,0	9,1	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	199.000	Serie
● Passat Variant TDI GL	3.700.000	1.896	90	173	14,4	5,5	460,5	-	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie

NOTA: La opción del Airbag en los Volkswagen Golf, Vento y Corrado es para conductor y acompañante. Opción (1): Dirección asistida, llantas de acero 5,5j x 13 y neumáticos 175/65 : 84.000 ptas. Opción (2): Llantas de aleación 5,5j x 13 y neumáticos 175/65 : 162.000 ptas. Opción (3): Ejevalunas eléctricas en las cuatro ventanas: 177.000ptas. La capota eléctrica en los Golf Cabrio Avantgarde está disponible opcionalmente : 202.000 ptas.

VOLVO

● 440 GLE 1.8i Ed. Limit.	2.740.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLE 1.8i	2.780.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 440 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 440 GLE 2.0i Aut.	3.145.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 440 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	8,5	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 440 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	431,0	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	(1)	Serie
● 460 GLE 2.0i	2.980.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 460 GLE 2.0i Aut.	3.145.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● 460 GLT	3.230.000	1.998	110	190	10,3	8,7	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLT Aut.	3.395.000	1.998	110	185	11,6	10,2	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 Turbo	3.410.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 Turbo Aut.	3.575.000	1.721	120	184	10,3	9,3	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 460 GLE 1.9 TD	3.125.000	1.870	90	177	12,8	6,4	440,5	Serie	57.000	Serie	Serie	Serie	Serie	140.192	Serie
● 460 GLT 1.9 TD	3.335.000	1.870	90	177	12,8</										

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. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

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. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión.

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

MODELO	93	92	91	90	89
Alfa 33 1.3 S.	—	—	—	490	410
Alfa 33 1.5 4v4	—	—	—	510	—
Alfa 33 1.5 T.I.	—	—	—	510	430
Alfa 33 1.7 QV.	—	—	—	610	520
Alfa 33 1.7 IE	—	—	—	560	480
Alfa 33 1.7 SW	—	—	—	—	530
Alfa 33 1.3 Nuevo	1040	890	800	720	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1180	1010	910	820	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1290	1100	990	890	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1470	1320	1190	1070	—
Alfa 75 1.6 C	—	—	—	650	580
Alfa 75 1.6 IE	1200	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 C	—	—	—	700	640
Alfa 75 1.8 IE	1340	1150	1040	920	830
Alfa 75 1.8 TB América	—	—	—	—	900
Alfa 75 2.0 C	—	—	—	—	500
Alfa 75 2.0 TS	1470	1240	1130	1020	860
Alfa 75 2.0 T.D.	—	—	—	—	1190
Alfa 75 2.4 T.D.	1570	1320	1210	1080	970
Alfa 75 2.5 QV	—	—	—	—	640
Alfa 75 3.0 América	1480	1340	1210	1090	980
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	550
155 1.8 T.S.	1610	1450	—	—	—
155 1.8 T.S. Luxe	1840	1660	—	—	—
155 2.0 T.S.	1960	1760	—	—	—
155 V6	2360	2120	—	—	—
155 Q4	2780	2500	—	—	—
164 1.5 Base	1950	1650	1500	1350	1210
164 T.S. Clima	2080	1780	1600	1440	1300
164 T.S. Luxe	2220	2000	1800	1620	—
164 3.0 V6	2830	2560	2290	2060	—
164 3.0 Quadrifoglio	3440	3100	—	—	—
164 2.5 TD	2510	2260	2030	1830	—
Spider 2.0 IE	2190	1850	1680	—	—

AUDI

MODELO	93	92	91	90	89
80 Special	1490	1340	1210	1090	960
80 1.8 E	1580	1420	1280	1150	1040
80 2.0	1800	1580	—	—	—
80 2.3	2340	2100	—	—	—
80 2.3 Quatt	2880	2590	—	—	—
80 2.3 Aut.	2490	2240	—	—	—
80 2.8 V6	2970	2670	—	—	—
80 2.8 V6 Quattro	3360	3020	—	—	—
80 1.9 TDI	2110	1900	—	—	—
90 2.2 E	—	—	1880	1620	1450
90 2.2 E Aut.	—	—	2050	1850	1670
90 2.0 Front.	—	—	2280	2050	1840
90 Quattro	—	—	2380	2140	1930
Coupé Quattro	—	—	—	—	1040
Coupé 2.2 E	—	2220	2000	1800	1620
Coupé 2.2 Quattro	—	2630	2370	2130	1920
Coupé 2.0 V	—	2570	2310	2080	1870
Coupé 2.0 V Quattro	—	2920	2620	2360	2120
Coupé 2.3	2630	2230	—	—	—
Coupé 2.6	2670	2430	—	—	—
Coupé 2.6 Quattro	3260	2760	—	—	—
Coupé 2.8 V6	3230	2730	—	—	—
Coupé 2.8 V6 Quattro	3600	3050	—	—	—
Coupé S2	4520	3830	—	—	—
Coupé Cabrio 2.3	3730	3160	—	—	—
100 CD y 2.2 E	—	—	1890	1780	1510
100 CD Avant	—	—	2110	1910	1630
100 CC Diesel	—	—	1480	1340	1040
100 CD Turbo Diesel	—	—	1680	1510	1180
100 2.0	2280	2050	1840	—	—
100 2.3	2700	2280	2070	—	—
100 2.3 Quattro	2950	2670	2410	—	—
100 2.3 Aut.	2820	2500	2240	—	—
100 2.6 V6	2900	2460	—	—	—
100 2.6 V6 Aut	3110	2630	—	—	—
100 2.6 V6 Quattro	3280	2780	—	—	—
100 2.8 V6	3350	2840	2580	—	—
100 2.8 Quattro V6	3730	3160	2870	—	—
100 2.8 Aut. V6	3540	3000	2720	—	—
100 S4	4950	4180	3180	—	—
100 2.5 TDI	3180	2690	2450	—	—
100 Avant 2.3	2790	2510	2260	—	—
100 Avant 2.3 Quattro	3340	3010	2710	—	—
100 Avant 2.3 Aut.	2980	2680	2410	—	—
100 Avant 2.6 V6	3170	2780	—	—	—
100 Avant 2.6 V6 Quattro	3550	3000	—	—	—
100 Avant 2.6 V6 Quattro	3550	3000	—	—	—

Copyright Motor 16, 1994. Prohibida su reproducción.

BMW

MODELO	93	92	91	90	89
100 Avant 2.8 V6	3390	3060	2740	—	—
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	3430	3090	—	—
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	3220	2900	—	—
100 Avant 2.5 TDI	3460	2930	2680	—	—
200 Turbo	—	—	—	2440	2100
200 Quattro	3250	2710	2300	1860	1580
200 V8	6300	5370	4840	4310	3680

BMW

MODELO	93	92	91	90	89
316/316 i	—	—	—	1040	910
316 i 4p	—	—	—	1230	1150
316 i Coupé	2290	1960	—	—	—
318 i 4p (nuevo)	2210	1900	1700	—	—
318 i	—	—	—	1310	1200
318 i 4p	—	—	—	1390	1280
318 i 4p (nuevo)	2430	2090	1870	—	—
318 i S	—	—	—	1460	1350
318 i S 4P	2570	—	—	—	—
318 i S Coupé (nuevo)	2700	2310	—	—	—
318 i Cabrio	2410	1960	1850	—	—
320 i	—	—	—	1500	1390
320 i 4p	—	—	—	1580	1460
320 i 4p (nuevo)	2780	2380	2150	—	—
320 i Touring	2590	2340	2100	1890	—
320 i Cabrio	2770	2500	2250	2030	—
320 i Coupé	3000	2570	—	—	—
324 D	—	—	—	1390	1220
324 D	—	—	—	1620	1460
325 i	—	—	—	1910	1760
325 i 4p	—	—	—	1970	1830
325 i 4p (nuevo)	3380	2890	2600	—	—
325 i X	—	—	—	2200	2030
325 i Touring	3090	2490	2240	2010	—
325 i Cabrio	4100	3510	3160	2810	—
325 i Coupé	3470	2970	—	—	—
325 TD	2700	—	—	—	—
325 TDS	3090	—	—	—	—
M3	—	—	—	3240	2840
M3 (nuevo)	4860	—	—	—	—
520 i (nuevo)	3050	2580	2340	2110	1780
524 TD (nuevo)	—	—	—	2300	2080
525 i/530 i (nuevo)	3630	3070	2790	2510	2120
525 TD	3050	—	—	—	—
525 TDS	3400	2880	—	—	—
535 i (nuevo)	3900	3020	2790	2520	2250
730 i	4070	3460	3120	2780	2370
735 i (nuevo)	—	—	—	3630	3260
740 i V8	5980	5060	—	—	—
750 i A	7100	6030	5440	4850	4140
750 i AL	7800	6630	5980	5330	4550
635 CS i	—	—	—	—	2930
850 i	8750	7440	6710	—	—
M635	—	—	—	—	3970

CITROËN

MODELO	93	92	91	90	89
AX 11 RE	740	630	570	510	430
AX 11 RE 5 p	790	670	610	550	460
AX 11 TRE 840	710	650	580	490	390
AX 11 TRE 5 p	880	750	680	610	520
AX 14 TRS / TGS	930	790	720	640	540
AX 14 TRS / TGS 5 p	980	830	750	680	570
AX 14 TZX / TZK	870	730	660	600	500
AX 14 TZX / TZK 5 p	910	770	700	630	530
AX 14 RD	880	740	680	610	510
AX 14 RD 5p	920	780	710	640	540
AX 14 TRD	950	800	730	660	560
AX 14 TRD 5 p	990	840	770	690	580
AX GT	930	790	720	650	540
AX GT 5 p	1000	850	770	690	590
AX GTI	1150	970	890	—	—
BX 14 E, RE, Leader T	—	—	—	610	560
BX 14 TRE y TGE	—	—	—	660	590
BX 16 TS	—	—	—	810	690
BX 16 TGS	930	780	690	620	530
BX 16 TRS y Athena	—	—	—	980	820
BX 19 TGS	990	840	750	680	610
BX 19 TRS, GT y Athena	—	—	—	1040	860
BX 19 GTI	1190	1000	900	780	680
BX 19 GTI 16 V	1540	1340	1130	1020	910
BX 19 TRS Break	—	—	—	1160	970

FERRARI

MODELO	93	92	91	90	89
412	—	—	—	11500	10350
348 TB	9000	7730	—	—	—
348 TS	9190	7800	—	—	—
Mondial Cabrio	9160	7790	7000	6260	5300
Mondial T	7180	6480	5770	4900	3900
512 TR	15100	12800	10700	9300	—
Testarossa	—	—	—	14000	12800

FIAT

MODELO	93	92	91	90	89
Cinquecento	640	—	—	—	—
Cinquecento Suite	740	—	—	—	—
Panda 1000 S Fire	590	510	460	400	—
Panda Siesley 4x4	880	740	670	600	—
Uno Brio 45 3p	700	590	540	490	410
Uno 45 Fire 3p	710	600	550	490	420
Uno 45 Fire S 3p	740	630	570	510	440
Uno 45 Fire S 5p	740	630	570	—	—
Uno 60 3p	740	630	570	—	—
Uno 60 3p	780	670	600	—	—
Uno 60 S 3p	810	690	620	550	470
Uno 60 S 5p	850	710	650	580	—
Uno 70 SX 3p	920	790	710	640	540
Uno 70 SX 5p	970	820	740	670	560
Uno Turbo ie	990	840	770	680	580
Uno Turbo ie ASKD	1030	880	810	730	620
Uno 1.7 D 3p	870	720	—	—	—
Uno 1.7 D 5p	940	800	720	630	530
Tipo 1.400	920	790	710	640	580
Tipo 1.400 DGT	1010	850	770	690	620
Tipo 1.600 DGT	1080	920	830	750	—
Tipo 1.800 DGT	1170	1050	940	—	—
Tipo 1.6V	1220	1100	990	890	—
Tipo TD DGT	1240	1060	950	860	770
Tipo 1.4 CL	1010	910	—	—	—
Tipo 1.4 S	1050	950	—	—	—
Tipo 1.4 SX	1150	980	—	—	—
Tipo 1.6 S	940	—	—	—	—
Tipo 1.6 SX	1190	1010	—	—	—
Tipo 1.8 SX/GT	1340	1130	—	—	—
Tipo 2.0 1.6V	1650	1480	—	—	—
Tipo 1.7 D CL	1090	920	—	—	—
Tipo 1.9 D S</					



MODELO	93	92	91	90	89
Micra 1.3S 3p	1050				
Sunny GT 16V			1030	880	
Sunny SX			860	730	
Sunny SLX			810	690	
Sunny SLX 1.6 3p	1330	1120	1020		
Sunny SLX 1.6 4 y 5p	1350	1150	1040		
Sunny 2.0 GT 3p	1740	1470	1340		
Sunny 2.0 GT 5p	1790	1510	1380		
Primera 1.6 LX	1200	1020	920		
Primera 1.6 SLX 4p	1300	1100	1000		
Primera 2.0 SLX 4p	1600	1350	1230		
Primera 2.0 SLX Aut.	1800	1530	1390		
Primera 2.0 SLX 5p	1730	1460	1330		
Primera 2.0 E GT 4p	2020	1720	1550		
Primera 2.0 DLX	1550	1310	1190		
100 NX 2.0 E	1830	1640	1490		
200 SX 1.8 Turbo 16V	2520	2140	1930	1720	1470
300 ZX 3.0 Turbo		2950	2570	2180	1970
300 ZX Blturbo 24v	4560	3920	3520		
Máxima 3.0i	2770	2360	2130		
Serena LX 1.6 Sp 5 Pza	1300				
Serena LX 1.6 Sp 8 Pza	1330				
Serena SLX 1.6 Sp	1490				
Serena SLX 2.0 4p	1740				
Serena SLX 2.0 5p	1610				
Serena SGX 2.0 4p	1800				
Serena LX 2.0 Sp 5 Pza	1340				
Serena LX 2.0 Sp 8 Pza	1380				
Serena SLX 2.0 D 4p	1530				
Serena SGX 2.0 D 4p	1760				

OPEL

MODELO	93	92	91	90	89
Corsa 1.0	580	490	440	370	290
Corsa Joy 1.2 3p	750	680	610		
Corsa GL i Swing 1.2 3p	710	610	550	470	430
Corsa 1.3 3p	790	680	610	510	460
Corsa Joy 1.4 3p	860	770	690		
Corsa Swing 1.4 3p	740	670	600		
Corsa GSI	970	830	700	640	570
Corsa GL i Swing 1.2 4p	770	660	590	490	440
Corsa 1.3 4p	830	710	640	540	490
Corsa SR 1.3	800	680	620	510	390
Corsa GT 1.3	800	680	620	510	390
Corsa GL 1.4 4p	860	770	690		
Corsa Swing 1.4 4p	800	720	650		
Corsa GL 1.2 5p	790	670	610	510	460
Corsa Swing 1.2 5p	740	640	570	490	440
Corsa 1.3 5p	810	690	620	510	390
Corsa GL 1.4 5p	840	750	670		
Corsa Swing 1.4 5p	840	750	670		
Corsa 1.5 D 3p	740	640	580	450	400
Corsa 1.5 TD 3p	820	690	600	530	480
Corsa 1.5 D 4p	800	680	580	480	430
Corsa 1.5 TD 4p	870	730	620	560	500
Corsa 1.5 D 5p	780	660	600	470	420
Corsa 1.5 TD 5p	840	710	610	540	490
Kadett 1.3 3p				470	
Kadett 1.4 3p		850	760	680	
Kadett 1.6 3p		870	780	700	630
Kadett 1.8 3p		900	810	730	
Kadett GSI 2.0 3p		1060	970	860	770
Kadett GSI 2.0 i 16V 3p		1250	1130	1010	900
Kadett 1.3 3p		700	640	540	430
Kadett 1.4 3p		820	730	650	
Kadett 1.6 3p		870	780	700	630
Kadett 1.8 3p		900	810	730	
Kadett 1.3 4p		700	640	540	430
Kadett 1.4 4p		820	730	650	
Kadett 1.6 4p LS y Fun		880	730	660	510
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Frits		870	790	700	580
Kadett 1.8 4p		970	870	780	640
Kadett 1.3 5p		660	590	530	470
Kadett 1.4 5p		820	730	660	
Kadett 1.6 5p LS y Fun		860	730	660	510
Kadett 1.6 5p GL 5p		860	770	680	550
Kadett 1.6 Beauty 5p		860	770	680	550
Kadett 1.8 5p		1060	960	850	
Kadett GSI 2.0 i 3p		1060	970	860	770
Kadett GSI 2.0 i 3p 16V		1250	1130	1010	900
Kadett GSI 2.0 i 5p		1110	1000	880	800
Kadett Cabrio 1.6		1190	1060	960	820
Kadett Cabrio 2.0 i		1320	1190	1010	900
Kadett 1.5 TD 4p		870	790	700	550

MODELO	93	92	91	90	89
Kadett 1.7 D 4p		790	710	650	580
Kadett 1.5 TD 5p		870	780	690	570
Kadett 1.7 D 5p		760	680	620	530
Kadett 1.6 S Caravan		880	790	700	630
Kadett 1.5 TD Caravan		940	860	690	630
Kadett 1.7 D Caravan		940	860	690	630
Astra Base 1.4i 3p	1060	890			
Astra GT 1.4i 3p	1100	930			
Astra GT 1.4i 3p	1120	950			
Astra GL 1.6i 3p	1210	1050			
Astra GT 1.6i 3p	1350	1140			
Astra GSI 2.0i 3p	1420	1280			
Astra GSI 1.8i 16V 3p	1530	1300			
Astra GSI 2.0i 16V 3p	1820	1540			
Astra GT 1.7 TD 3p	1440	1290			
Astra GL 1.4i 4p	1170	990			
Astra GLS 1.4i 4p	1300	1170			
Astra GL 1.6i 4p	1230	1040			
Astra GLS 1.6i 4p	1400	1180			
Astra GLS 1.6i 4p Aut.	1480	1250			
Astra GT 1.6i 4p	1390	1250			
Astra GLS 1.8 4p	1400	1260			
Astra GL 1.7 D 4p	1230	1040			
Astra GLS 1.7 TD 4p	1430	1260			
Astra GL 1.4i 5p	1140	970			
Astra GLS 1.4i 5p	1290	1160			
Astra GL 1.6i 5p	1200	1010			
Astra GLS 1.6i 5p	1360	1150			
Astra GT 1.6i 5p	1350	1140			
Astra GLS 1.8i 5p	1370	1230			
Astra GL 1.7 D 5p	1200	1010			
Astra GLS 1.7 TD 5p	1300	1170			
Astra GLS 1.7 TD 5p	1460	1240			
Astra Caravan GLS 1.6i	1300	1100			
Astra Caravan Club 2.0i	1510	1280			
Astra Caravan GLS 1.7 TD	1390	1170			
Vectra GL 1.6 4p	1240	1050	960	860	770
Vectra GL 1.7 4p	1530	1300	1180	1060	900
Vectra GL 1.8 4p	1420	1200	1090		
Vectra GL 2.0 4p	1580	1330	1210	1090	920
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p		2010	1810	1630	1470
Vectra GLS 2.0 i 4p	1860	1590	1450	1300	1100
Vectra CD 2.0 i 4p	1910	1620	1470	1320	1120
Vectra CD 2.0 i 4p Aut.	2030	1720	1560	1400	1190
Vectra GT 2.0 i 4p	1830	1550	1410	1270	1070
Vectra GT 2.0 i 4p 16V	2070	1750	1590		
Vectra 2000 2.0 i 4p	2270	2040	1840	1660	1490
Vectra GL 1.6 5p	1330	1100	1000	900	810
Vectra GL 1.7 D 5p	1570	1340	1200	1070	900
Vectra GL 1.8 D 5p	1480	1250	1140		
Vectra GL 2.0 D 5p	1630	1380	1260	1130	950
Vectra GLS /Dian 2.0i 5p	1940	1640	1490	1340	1130
Vectra CD 2.0i 5p	1970	1670	1510	1360	1150
Vectra CD 2.0i 5p Aut.	2080	1760	1600	1440	1220
Vectra GT 2.0i 5p	1970	1680	1510	1380	1150
Vectra GT 2.0i 5p 16V	2130	1800			
Caibra 2.0 i	2170	1840	1670		
Caibra 2.0 i 16V	2380	2010	1800		
Caibra 2.0 i 16V 4x4	2540	2290	2060		
Omega GL 2.0 i	1780	1510	1370	1220	1050
Omega GL, Diamond	1910	1620	1470	1310	1120
Omega CD 2.0 i	2050	1740	1580	1350	1210
Omega GL 2.4 i	2000	1700	1530		
Omega GLS 2.4 i	2210	1870	1690		
Omega GLS 2.6 i	2280	1940	1750		
Omega CD 2.6 i	2450	2090	1880		
Omega 3.0 i	2780	2350	2120	1890	1610
Omega 3.0i 24V	3130	2680	2400	2140	
Omega GL 2.3 TD	2070	1780	1590		
Omega GLD 2.3 TD		1480	1330	1030	930
Omega GLS 2.3 TD		1600	1510	1350	1150
Omega CD 2.3 TD		1660	1500	1160	1040
Omega Caravan 2.0i	1700	1450	1300	1170	990
Omega Caravan 2.6i	2240	1900	1720		
Omega Caravan 2.3 TD	2130	1810	1630	1460	1240
Omega Caravan 2.3 TD	2430	2060	1880	1660	1410
Senator 3.0 i	3080	2620	2360	2110	1890
Senator 3.0 i CD Aut.	3250	2760	2490	2220	1980
Senator 3.0 i CD 24V	3260	2930	2640	2380	

PEUGEOT

MODELO	93	92	91	90	89
106 NX 4V	800	680			

MODELO	93	92	91	90	89
106 NX 5V	840	720			
106 XR 1.1	950	810			
106 XR 1.4	1000	860			
106 XR 1.4	1120	960			
106 XSI	1220	1040			
106 NX D	940				
106 XR D	1010				
106 NX 1.1 5p	920				
106 XR 1.1 5p	1000				
106 XT 1.4 5p	1160	960			
106 NX D 5p	980				
106 XR D 5p	1060				
106 XT D 5p	1150				
205 Junior/Style 4V	620	580	490	440	390
205 Junior/Style 5V	730	620	560	460	410
205 XL/Winer	750	640	580	490	380
205 XR	890	750	670	600	520
205 Rallye	860	780	710		
205 XT	980	830	750		
205 GTX	1080	910	830	690	560
205 GTI/Seve	1200	1020	920	820	700
205 Automatic	1110	940	850	760	650
205 Junior/Style 4V 5p	660	560	500	450	400
205 Junior/Style 5V 5p	780	660	600	530	380
205 GL/Winer 5p	750	670	620	530	380
205 GR/Premium 1.1	860	720	660	590	500
205 GR/Premium 1.4/Plus	920	780	700	630	530
205 SR/Open	910	820	750	640	490
205 GT/Lacos/Ro.Ga/Green/1070	910	830	740	630	
205 XLD/Junior/Style/Winer 930	800	720	640	540	
205 XRD/Plus D	1020	900	810	670	570
205 XTD	1060	940	850		
205 GLD/Jun./Sty./Win 5p	980	830	770	600	460
205 GRD/Premium D	1000	880	790	650	560
205 SRD/Open D	1040	930	860	720	600
205 GTD	1180	1020	910		
205 GRD	1150	1030	910		
205 Cabriolet CJ	1440	1210	1100	1000	840
205 Cabriolet CTI	1800	1550	1400	1190	1070
309 GL Pro/Trio/Prem/Look	700	640	580	500	440
309 GR/Green/Slam	810	690	620	530	480
309 Automático	1080	920	770	700	630
309 SR/Best Line	980	850	720	650	590
309 GT 1.6	960	810	730		
309 GT 1.9	1020	860	730	620	560
309 GTX	1110	940	860	770	690
309 GTI	1130	970	860	720	660
309 GT 1.6V	1310	1110	1010	910	
309 GLD/Vital/Look/Prem.	930	790	720	650	510
309 SRD/Best Line D	1140	970	870	790	670
309 GTD	1080	970			
309 GRD/GTD	1230	1040			



Jets Marivent amplía su estructura

JETS Marivent ha dado otro paso adelante. En su afán por mantener el liderazgo casi exclusivo en el sector de las motos acuáticas acaba de adquirir la empresa Mega Fun International S.L., dedicada a la importación de motos acuáticas. Con ello, además de proteger los intereses de su marca Bombardier Sea-Doo, refuerza aún más su organización al incorporar como socio a Sergio Alvaro, ex responsable de motos acuáticas de Yamaha Motor España.

Eibach, nº 1 mundial en muelles deportivos

LA firma Eibach es el nº 1 mundial en muelles deportivos de suspensión y equipa a la gran mayoría de coches de competición, incluida la Fórmula 1. Producen tres efectos fundamentales sobre los coches: permiten una conducción más deportiva, son progresivos -haciendo que el coche se agarre a la carretera de forma extraordinaria- y reducen la altura del vehículo unos 3 ó 4 cms. En España, Eibach se comercializa a través de Momit, S.A. (93) 774 15 03.

Vehículos Top Speed de Mattel

DENTRO de la línea Hot Wheels, Mattel presenta en nuestro país lo último en velocidad y diseño. Se trata de los vehículos Top Speed, coches miniatura pensados para que los niños disfruten de las carreras y piruetas más emocionantes. Gracias a su fabricación de alta tecnología y a la innovadora utilización de policarbonato son ligeros de peso y adquieren un característico aspecto atornasolado. El precio recomendado de venta es de 990 pesetas, incluyendo 2 vehículos, 1 lanzador y un tubo acelerador.



Tamoil en la Copa Porsche

POR primera vez en nuestro país, la empresa petrolífera «Tamoil», presente en diversos puntos de Cataluña y Levante, Castilla-La Mancha y Andalucía, ha comenzado un programa de apoyo al automovilismo deportivo, esponsorizando un vehículo en la Copa Porsche 968 CS, pilotado por Manuel Rosado Domínguez-Blanco. La primera toma de contacto de Tamoil con esta disciplina tuvo lugar el pasado día 23 de abril, en el circuito del Jarama, con un resultado muy alentador, al conseguirse la primera posición en parrilla de salida.



4 millones de Citroën «made in Galicia»

37 años después de que naciera el primer 2 CV, en la factoría de Vigo se han producido 4 millones de vehículos Citroën «made in Spain». Una cifra que invita a hacer balance: de 140 trabajadores en nómina se ha pasado a 7.700. De un pequeño hangar a orillas del mar, se ha pasado a unas instalaciones de 634.816 metros cuadrados. De una producción de 401 vehículos en 1958, se ha pasado a la fabricación de 281.189 en 1994. De 6.192 vehículos exportados en 1970, se ha pasado a 203.156 en 1994. Pero en Citroën no se duermen en los laureles, y ya preparan un nuevo modelo para el año próximo.

Nuevo comprobador de líquidos Lucas

LA empresa Lucas ha lanzado al mercado un comprobador manual de líquidos de freno que controla la seguridad del líquido de los coches. Los comprobadores baratos miden la conductividad y deducen el punto de ebullición, mientras que la unidad de Lucas de hecho lleva a ebullición el líquido para controlar su estado. La unidad Lucas puede comprobar los tipos de líquidos de freno DOT 3, DOT 4 y DOT 5.1.



COMPRAR Y VENDER



YAMOVIL

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

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

PEQUEÑOS Y MEDIOS

AUDI 80 2.3 E A/A	92	2.450.000
AUDI 90 2.3 I A/A	91	2.450.000
BMW 318 TI COMPACT. F/E	95	3.250.000
CITROËN AX GT	92	780.000
CITROËN XANTIA 1.8I SX A/A	94	2.180.000
CITROËN XANTIA 2.0 VSX A/A	94	2.375.000
FIAT PUNTO 55 (NUEVO)	95	1.090.000
FIAT TEMpra 1.4 SXI	93	1.350.000
FIAT TEMpra 1.8 SX A/A	90	1.250.000
FIAT TIPO 1.4 S	94	1.180.000
FIAT TIPO 1.6 S	91	890.000
FIAT UNO 1.4 I A/A	93	1.080.000
FORD ESCORT 1.6 GHIA A/A	92	1.275.000
FORD FIESTA 1.1 PACHA	90	650.000
FORD FIESTA 1.4 GHIA	93	1.080.000
FORD MONDEO 1.6 CL A/A	94	1.950.000
FORD MONDEO 1.8 CLX A/A	93	2.480.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	93	2.480.000
FORD MONDEO 2.0 GHIA FE	95	2.850.000
FORD MONDEO GHIA FE	94	2.875.000
FORD ORION 1.6 16V A/A	93	1.450.000
FORD ORION 1.6 16V A/A	93	1.480.000
FORD SIERRA 2.0I 4P A/A	92	1.350.000
FORD SIERRA 2.0 I CLX A/A	92	1.350.000
HYUNDAI SONATA 2.0I 16V F/E	93	2.350.000
LANCIA DEDRA 1.8I A/A	90	1.250.000
NISSAN MICRA 1.3 16V	93	1.050.000
NISSAN PRIMERA 2.0 SLX A/A	91	1.475.000
OPEL ASTRA 1.4 GL A/A	93	1.450.000
OPEL ASTRA 1.6 GLS A/A	94	1.750.000
OPEL CORSA 1.4 SI	94	1.380.000
OPEL CORSA 1.4 SI SPORT	94	1.180.000
OPEL CORSA 1.4 SWING 5P	94	1.380.000
OPEL VECTRA GT 18V F/E	93	2.150.000
OPEL VECTRA MERIT	94	2.150.000
PEUGEOT 106 1.4 XT A/A	93	1.050.000
PEUGEOT 205 SR 5P	90	1.050.000
PEUGEOT 306 XR 1.6	93	1.480.000
PEUGEOT 405 1.8 EMBASSY	94	1.480.000
PEUGEOT 405 SRI A/A	91	1.575.000
RENAULT 19 1.4 RL 5P	93	1.180.000
RENAULT 19 1.8I RT A/A	93	1.580.000
RENAULT 19 GTS 5P A/A	92	1.180.000
RENAULT 19GTS CHAMADE A/A	92	1.180.000
RENAULT 19 TXE 1.8I A/A	92	1.350.000
RENAULT 21 GTX 4P A/A	92	1.950.000
RENAULT 21 TXE BROKER F/E	94	1.950.000
RENAULT 21 TXE NEVADA 7P	90	1.950.000



GRANDES Y DEPORTIVOS

ALFA ROMEO 155 2.5 V6 FE	92	1.980.000
BMW 318 IS COUPE FE	94	2.850.000
BMW 320I COUPE FE	92	2.850.000
BMW 520I F.E.	91	2.750.000
BUICK PARK AVENUE ULTRA	93	1.550.000
CITROËN ZX VOLCANO A/A	92	1.550.000
CHEVROLET CAMARO AUT. FE	94	1.650.000
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	91	1.650.000
FORD ESCORT COSWORTH	93	3.250.000
FORD ESCORT XR3I 105CV A/A	94	1.670.000
FORD FIESTA XR2I 130CV	94	1.670.000
FORD PROBE 2.5 24V V6 FE	93	2.850.000
FORD SCORPIO 2.0 EX. FE	93	2.450.000
FORD SIERRA XR4I A/A	92	1.450.000
HYUNDAI S COUPE 1.5I LS A/A	94	1.250.000
LANCIA DELTA INTEGRALE A/A	92	2.350.000
LANCIA THEMA 2.0I	89	900.000
MERCEDES 300 E FE	90	900.000
MERCEDES 500 E FE	94	900.000
MERCEDES C-280 ELEGANCE	93	900.000
MITSUBISHI ECLIPSE 16V FE	92	900.000
MITSUBISHI ECLIPSE 16V	95	900.000
MITSUBISHI ECLIPSE GS TUR	91	900.000
OPEL ASTRA GSI	92	1.650.000
OPEL ASTRA GSI 16V FE	93	2.150.000
OPEL CALIBRA 16V F.E.	92	2.350.000
OPEL CALIBRA 2.0I 16V F/E	94	2.180.000
OPEL CALIBRA 2.0I F.E.	92	2.180.000
OPEL OMEGA 2.0 16V FE	94	2.350.000
OPEL OMEGA 2.6I CD F.E.	92	2.350.000
PEUGEOT 405 MI 18V A/A	90	900.000

**YAMOVIL
COMPRA
AUTOMOVILES
SEMINUEVOS**

COMPRUEBE NUESTRAS TASACIONES PARA TURISMOS NACIONALES Y DE IMPORTACION. VEHICULOS INDUSTRIALES Y TODO TERRENO CON POCO TIEMPO Y BIEN CUIDADOS.
CENTRAL DE COMPRAS:
C/ EMBAJADORES, 139.
VENTAS:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
EMBAJADORES, 139

**MOTOR DIESEL
E INDUSTRIALES**

CITROËN AX 1.4 TD	94	900.000
CITROËN AX TRD	93	900.000
CITROËN C-15 RD	93	1.280.000
CITROËN C-25 GV SOBREL.	92	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 D AVANT	92	1.350.000
CITROËN ZX 1.9 D REFLEX	94	1.650.000
CITROËN ZX 1.9 D REFLEX	92	1.250.000
CITROËN ZX 1.9 FLASH A/A	94	900.000
FIAT DUCATO 1.8 TD GV	90	1.250.000
FIAT TEMpra 1.9 DIESEL	91	1.150.000
FORD COURIER 1.8D MIXT	92	900.000
FORD EXPLORER 4.0 AUT. FE	94	900.000
FORD MAVERICK 2.4	94	900.000
FORD TRANSIT D COMBI	92	1.675.000
LADA NIVA	93	850.000

INMEJORABLES CONDICIONES DE FINANCIACION

COMPRAR Y VENDER

Valderribas Motor S.A.
TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS
 VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS
 FINANCIACION VW CREDIT
 AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS
VALDERRIBAS 75 28007 MADRID
TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

BENEFICIESE! Ahorre importando vehículos, motocicletas. Cualquier país. Conozca todos los trámites a seguir, precios, consejos, direcciones, etc. 2.800 pts. IMPORT AUTOMOCION. Teléfono (968) 64 11 59. Fax. 64 11 78. Seriedad.

MULTAS! Posible cancelación. Toda España. Consúltenos. Multa: 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) 857 06 54.

BMW 323 I
 Aire acondicionado
 dirección asistida
 radio-casete
 Personalizado
 Siempre en garaje
500.000 ptas.
Tel. (91) 645 02 76

IMPORTAR Desde USA 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 pedido del manual. EUROINFO, Apto. 405 07760 Ciudadela.

COMPRAMOS automóviles urgente-

mente Pago contado Máximas tasaciones. Teléfono: 725 86 21/22

RENAULT 21 GTX 5 puertas. 3 años, ABS, todos extras. 50 000 Km Garantía 12 meses escrita. Muy buen precio. Facilidades. Tel: 725 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GTI 4p. Aire acondicionado, muy cuidado, garantizado. Precio: 875 000 ptas. Teléfono: 725 86 21/22.

TRINGO morado, 20 000 Km, nuevo, garantía escrita 12 meses. Facilidades. Entrada: 158.000 ptas y 17.900 ptas al mes. Teléfonos: 725 86 21/22.

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

PEUGEOT 205 SRD Diesel. Aire acondicionado, dirección asistida, radio Blaupunkt, único dueño, 80 000 Km. Precio: 675 000 pesetas. Facilidades. Teléfonos: 725 86 21/22.

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

VOLKSWAGEN Escarabajo. Descapotable, impecable, original, año 86. Restauración 100%. Admitimos cambio por coche/moto. Teléfonos: 725 86 21/22.

NISSAN 200 SX Turbo 16. Tres años. Todos extras. 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: 726 27 27.

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

MERCEDES 300 E aut. Año 90, negro met., extras. Garantía oficial 12 meses. Buen precio. Tel: 725 86 21/22.

TRIUMPH Spitfire MKIII original. Año 62, restaurado, buen precio.

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

FORD Sierra 2.0i Ghia. 4 puertas, equipo total. Admitimos cambio. Garantía escrita. Teléfono: 725 86 21/22.

PORSCHE 968 CABRIOLET
 Rojo. Año 92
 Completamente equipado.
5.500.000 ptas.
 Tel: 415 00 19 (Noches)
 725-86-21

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

BMW 525 I. M-PB. Año 94. Extras Admitimos cambio. Tel: 725 86 21/22.

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

PORSCHE 924. Excelente estado. Precio: 580.000 ptas. Teléfono: 725 86 21/22.

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

MERCEDES 260 E. Estrenado, nac. cuero. Precio: 2.250.000 pesetas. Facilidades. Extras. Tel: 725 886 21/22.

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

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

MERCEDES 190 E

A. ARGÜELLES

Andrés Mollado, 76. Tels.: 549 57 88 - 549 84 71. 28015 Madrid
 SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

SEGURO a la hora de COMPRAR su AUTOMOVIL

ALFA ROMEO	MES	Modelo	Precio
33 1.7, 88, A/A	16.000	AX 14 GT, 91, A/A	21.000
75 2.0, 86	20.000	AX 14 TRS, 87	14.000
164 TURBO, 91, A/A	57.000	BX ATENAS 1.6, 89, A/A	20.000
		BX 1.6 RS, 89	20.000
		BX TRS 1.6, 84	13.000
AUDI	MES	Modelo	Precio
80 2.8 V6, 92	70.000	BX T2D TURBO, 92, A/A	38.000
90 2.2 INY, 89	46.000	XANTIA 2.0i SX, 93	59.000
100 2.2 I, 89	39.000	ZX 1.6 I AV. 5P, 92	34.000
100 2.6 I, 93	80.000	ZX 1.9 I VOLCANE, 91	28.000
COUPE CABRIO, 92	98.000	FIAT	MES
COUPE 20V, QUATT., 90	62.000	CROMA 2.0 IE, 89, A/A	24.000
		TEMPRA 1.6 S, 92	52.000
BMW	MES	FORD	MES
325 i, 87	34.000	MONDEO 2.5 V6 24V, 95	77.000
520 i, 89	49.000	OHION 1.6 GHIA, 91	24.000
525 i 24V, 92, F/E	87.000	SIERRA 2.0i, 88	19.000
525 i 24V, 91	75.000	TAUNUS 2.3, 86	14.000
525 i 24V, AUT., 90	76.000	JAGUAR	MES
525 TDS, 93	98.000	XJR 4.0, 90, F/E	77.000
525 TDS AUT, 92	96.000	LANCIA	MES
628 CSI, 80	35.000	DEDRA 2.0 IE, 92, A/A	41.000
		THEMA TURBO 16V, 89	42.000
CITROËN	MES	Y-10 TURBO, 86	10.000
AX 11 VIVACE, 91	18.000		
AX 14 IMAGE, 90	18.000		

MERCEDES-BENZ	MES	Modelo	Precio
190 2.0 AUT., 84, A/A	27.000	405 SRI, 90	33.000
300 CE, 90	100.000		
300 CE, 24V, 5V, 91	135.000	PORSCHE	MES
300 E, AUT., 92	110.000	911 CAR, 4 TARGA, 92	124.000
300 E, 24V, 93	98.000	911 SC, 82	60.000
300 E, 24V, AUT., 92	77.000	RENAULT	MES
300 TD TUR. RAN., 93	115.000	CLIO RN 1.4, 91	23.000
300 SE, 92	150.000	SPACE TXE QUAD., 90	52.000
500 SE, 92	212.000	R-19 TSE, 90	23.000
560 SEC, 92	72.000	R-21 TURBO, 88, A/A	32.000
		R-21 TXE NEV., 87, A/A	21.000
		R-25 TXI, 91, A/A	41.000
NISSAN	MES	ROLLS ROYCE	MES
PRIMERA 2.0 i SLX, 90	35.000	SILVER SPIRIT, 85	220.000
SUNNY SGX, 3P, 91, A/A	24.000	SEAT	MES
		RITMO 65, 82	12.000
		TOYOTA	MES
		ASTRA GSI 2.0 16V, 92	48.000
		KADETT 1.6 S 3P, 90	26.000
		KADETT 1.7 VAN D, 91	23.000
		OMEGA 2.0 16V, 94	83.000
		VECTRA GT 2.0 T, 90	36.000
PEUGEOT	MES	VOLKSWAGEN	MES
205 RALLYE, 90	20.000	CORRADO 16V, 89, A/A	43.000

Modelo	Precio
GOLF 1.8 INY., 87	35.000
GOLF GL AUT., 90, A/A	29.000
GOLF GL 1.8, 3P, 92	37.000
GOLF 1.8 GTI, 89	25.000
GOLF GTI 1.8, 90	28.000
GOLF 2.0 GTI, 3P, 93	51.000
VOLVO	MES
480 ES, 94, A/A	28.000
740, 90, A/A	28.000
850 TS, 94, A/A	107.000
MOTOCICLETAS	MES
HONDA NSR 125R, 93	15.000
TODOTERRENO	MES
CHEROKEE 4.0, 91	56.000
NIVA 1.6 4X4, 93	22.000
MONTERO C. V6, 92	84.000
PATROL TOP LINE, 90	54.000
TERRANO II SGX, 94	88.000
VITARA TECO LUJO, 91	34.000
LAND CRUISER TD, 92	140.000
4 RUNNER 3.0, 93, A/A	67.000

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
 C/ Basauri, 17
 Madrid 28023

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 X 40 mm, cuyo importe es de 10 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 558 97 59. Junto con el cupón envíe el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Viajes S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____ Firma _____

Motor 16

No lo dude, venga y pregunte por nuestras ofertas
 Comprando aquí su coche puede ser gratis

Alhambra AUTOMOVILES

REVISADOS Y GARANTIA HASTA 12 MESES
 para que usted elija el suyo

400 vehículos en stock

MODULO	AÑO	Pta/mes(*)	PRECIO
BMW 520 A/A	1989	34.300	1.500.000
CITROËN AX TRD SP	1988	24.172	1.190.000
CITROËN XANTIA 1.9 DIESEL A/A	1990	43.671	2.150.000
CITROËN XANTIA TD VXX	1987	53.837	2.690.000
FIAT UNO 1.0 SX A/A	1987	19.754	750.000
FORD ESCORT 141 EPI CABRIOLET	1987	32.246	1.090.000
FORD ESCORT XR 3i	1989	28.231	1.390.000
FORD MONDEO 2.0 i 16V	1990	49.731	1.990.000
HONDA LEGEND 2.7i 24V V6 IE	1988	72.609	2.500.000
MERCEDES 706	1990	61.765	3.290.000
MERCEDES 300E 21V PP	1991	70.915	3.800.000
MERCEDES 300E 1.6	1990	68.859	3.500.000
GTEL PRONIERA 2.0i SPORT	1989	44.484	1.950.000
SEAT OMBRA 1.3i CD V4 ABS	1988	27.422	1.290.000
PEUGEOT 605 SRDT	1988	50.978	2.490.000
RENAULT 19 TXI	1989	21.590	1.150.000
RENAULT 19 TAE V4 ABS LLANTAS	1989	22.140	1.090.000
REN ALI CLIO 1.7 S A/A	1992	21.328	1.050.000
SEAL CORDOBA 1.90 CLX D Km	1991	39.773	1.510.000
SEATTOLEDO 1.8 GL X	1991	24.712	1.190.000

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

en Madrid JUNTO A METRO DELICIAS
 Paseo de las Delicias, 100 Bis. TELFONO: 468 46 08. FAX: 527 99 70. 28046 MADRID
 Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELFONO: 528 10 38. FAX: 530 02 77. 28046 MADRID
 EN MALAGA. Avda. VELAZQUEZ, 47. TELFONO Y FAX: (95) 231 31 00

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



Modelo	Año	Ptas/mes(*)	GARANTIA
PEUGEOT 306 SEDAN D	1994	43.671	12 MESES
PEUGEOT 405 GRDI BRE AK	1992	38.900	12 MESES
PEUGEOT 405 SRI	1991	30.265	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDT	1991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SV1	1990	40.421	12 MESES
PEUGEOT 1-5 COMBI 9 LUXE	1992	35.546	12 MESES
AUDI 100 CD V4 A/E C/C	1987	20.109	12 MESES
CITROËN AX TRD SP	1995	24.172	12 MESES
CITROËN XANTIA 1.9 DIESEL A/A	1994	43.671	12 MESES
CITROËN BX GLI A/A B/E C/B	1990	18.978	12 MESES
CITROËN XANTIA 16V A/A ABS P/B	1993	51.795	12 MESES
CITROËN XANTIA TD	1993	53.837	12 MESES
CITROËN ZX 1.8 I AURA	1994	34.023	12 MESES
CITROËN ZX A R1 SPORT A/A	1992	32.296	12 MESES
FORD MONDEO 2.0 i 16V	1994	54.640	12 MESES
FORD TRANSIT COMBI 5	1994	44.484	12 MESES
LANCIA THEMA 8 32V FERRAN P/B	1990	39.606	12 MESES
RENAULT CLIO 1.4 RT	1991	19.297	12 MESES
ROVER 114 GTI V4 A/E C/E	1992	18.789	12 MESES
SEAT Ibiza 1.5 A/A	1991	14.726	12 MESES
SEAT TOLEDO 1.8 GL X	1992	24.712	12 MESES

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

HACHUEL
 SU CONCESIONARIO PEUGEOT
 Paseo de las Delicias, 101.
 Tel: (91) 468 50 05. Fax: 530 76 90
JUNTO A METRO LEGAZPI



COMPRAR Y VENDER



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 SI. 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, Babaria RDS, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

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

BMW 525 TDS. Año 93, verde Boston metalizado, airbag conductor, techo, radiocasete 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/baige 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 Coupe. 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.

BMW 840 Cl. 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.

AUTOMOVILES J.V. BMW 535 I. Año 89. Full equipo. Precio: 2.600.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

MERCEDES 300 D. 60.000 Km. Año 91. Automático. Precio: 3.300.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 325 TD. Año 93. Precio: 3.300.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

PORSCHE 944. Año 84. Full equipo. Precio: 1.575.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

AUDI 80. Año 88. Aire acondicionado. Precio: 1.580.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

AUDI 80. Año 93. Aire acondicionado y ABS. Precio: 2.200.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

HONDA Civic. Año 89. Precio: 950.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

MERCEDES 190 E. Año 90. Aire y ABS. Precio: 2.200.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

MITSUBISHI Corto. Año 87. 1.850.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

MITSUBISHI Largo. Año 88. 2.200.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 525 TDS. Full equipo. Año 92. Precio: 3.500.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 325 I. Año 87. Full equipo. Precio:

1.475.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 524 TD. Año 91. Precio: 2.700.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 524 TD. Año 89. Precio: 2.475.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

MERCEDES 300 D. Turbo. Año 91. Precio: 3.950.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 525 TDS. Año 92. Precio: 3.275.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 750 I. Año 89. Precio: 4.950.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 325 I Cabrio. Año 88. Precio: 2.300.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

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

MERCEDES 190 E 2.6. Año 87. Precio: 1.950.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 325 I. Año 92. Precio: 3.100.000 pesetas. Tels: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

MERCEDES 190 D 2.5. Año 88. Precio: 1.950.000 ptas. Teléfonos: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48.

BMW 525 I 24 V. Año 1991. 1.975.000 pesetas. Teléfono: 908 91 39 32.

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

COMPRAR Y VENDER

Canalcar

350 COCHES

32 AÑOS VENDIENDO LAS MEJORES OPORTUNIDADES

OPEL CORSA 1.2 SI	86	380.000
MERCEDES 300D	88	450.000
FORD FIESTA 1.4 3P	87	475.000
SEAT Ibiza 1.6 16V	90	475.000
CITROËN AX 1.8 TRD	88	475.000
SEAT Ibiza 1.5 AA	88	475.000
RENAULT 5 GTL	88	545.000
CITROËN AX 1.1 CHALLENGE	88	545.000
RENAULT 5 1.7 TL	88	575.000
OPEL CORSA 1.3 D	88	675.000
OPEL KADETT 1.1	88	675.000
OPEL KADETT 1.6 S CC EE	88	680.000
OPEL CORSA 1.2 S	90	680.000
FIAT TIPO 1.4 3 MB	90	680.000
OPEL CORSA 1.0 SP, EE, CC	92	680.000
CITROËN AX GT CC EE	92	680.000
VW GOLF 1.0	88	720.000
AUDI 100 TURBO FE	85	725.000
CITROËN AX 1.3 SIGNO EE CC	92	725.000
CITROËN AX SPORT	90	735.000
FORD FIESTA 1.4 GLX 3P	90	745.000
CITROËN AX 1.1 TRE CC EE	91	745.000
LADA NIVA	93	775.000
PEUGEOT 309 LUCK	90	775.000
CITROËN AX SPORT 1.4 GT	91	775.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	780.000
CITROËN AX 1.4 BT	92	790.000
RENAULT EXPRESS GTL BREAK	91	790.000
SUZUKI SAMURAI 413 16 V	87	790.000
CITROËN AX 1.4 HANGAR EE CC	90	790.000
OPEL KADETT 1.3 D VAN COMBI	88	790.000
VW GOLF 1.9 SP RINTER	88	790.000
FIAT UNO 85 3P	92	825.000
CITROËN AX 1.4 TD CC EE	90	825.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000

RENAULT CLIO 1.2 RL	92	890.000
CITROËN AX 1.4 GT	92	890.000
OPEL KADETT 1.8 1.7D COMBI	90	890.000
OPEL VECTRA 1.8 S	89	925.000
OPEL KADETT 1.8 BEATY AA	91	925.000
RENAULT CLIO 1.2 RL	93	925.000
RENAULT CLIO 1.4 RT 5P EE CC	91	925.000
FORD ESCORT XR3I AA EE	89	925.000
RENAULT CLIO 1.7S 3P DA	92	925.000
FORD ORION 1.6 CLX DA EE CC	90	945.000
SUZUKI SAMURAI CABRIO	93	970.000

Canalcar

350 COCHES

FACILIDADES DIGANOS COMO QUIERE PAGAR

FORD FIESTA 1.6S AA 90 875.000

CITROËN AX GT 5P AA CC EE 90 875.000

RENAULT CLIO 1.7 RT 5P AA CC 91 1.225.000

RENAULT CLIO 1.4 FUGA AA 93 1.225.000

NISSAN MICRA SUPER S AA CC 93 1.225.000

RENAULT CLIO 1.4 RT AA EE CC 92 1.225.000

FORD ORION 1.6 GHIA AA CC EE 91 1.225.000

RENAULT CLIO 1.7S 3P AA 92 1.225.000

ROVER 2141 3P 94 1.225.000

RENAULT CLIO 1.7S 3P AA 92 1.240.000

FORD COURIER 1.8D COMBI 93 1.250.000

FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE 91 1.275.000

FORD FIESTA 1.8 16V CC EE 93 1.275.000

RENAULT 21 TXE FE 90 1.275.000

RENAULT EXPRESS 1.9D 92 1.275.000

Canalcar

350 COCHES

SI NO ESTA SATISFECHO LE DEVOLVEMOS SU DINERO

RENAULT CLIO 1.7 RT 5P AA CC 91 1.225.000

RENAULT CLIO 1.4 FUGA AA 93 1.225.000

NISSAN MICRA SUPER S AA CC 93 1.225.000

RENAULT CLIO 1.4 RT AA EE CC 92 1.225.000

FORD ORION 1.6 GHIA AA CC EE 91 1.225.000

RENAULT CLIO 1.7S 3P AA 92 1.225.000

ROVER 2141 3P 94 1.225.000

RENAULT CLIO 1.7S 3P AA 92 1.240.000

FORD COURIER 1.8D COMBI 93 1.250.000

FORD ESCORT 1.6 NOMA AA EE 91 1.275.000

FORD FIESTA 1.8 16V CC EE 93 1.275.000

RENAULT 21 TXE FE 90 1.275.000

RENAULT EXPRESS 1.9D 92 1.275.000

CITROËN ZX 1.6I AURA AA CC 92 1.390.000

RENAULT 21 TXI FE 90 1.425.000

VW GOLF GTI AA 90 1.425.000

RENAULT 21 TXE 5P FE 91 1.475.000

PEUGEOT 405 SRI AA CC DA 90 1.475.000

RENAULT 19 1.4 RL AA 93 1.475.000

RENAULT 19 1.8I 5P FE 92 1.475.000

FORD ESCORT 16V NOMA EE 93 1.475.000

OPEL VECTRA 2.0I AA CC DA 91 1.475.000

LANCIA DELTA 1.4 IE AA CC DA 94 1.475.000

FIAT TEMpra 2.0 IE SX AA DA 93 1.475.000

OPEL ASTRA CARAVAN EE CC 93 1.475.000

PEUGEOT 405 BERL GR AA CC 92 1.475.000

RENAULT 19 RTI 16V FE 94 1.875.000

FORD TRANSIT 80 MIXTA 70CV 93 1.886.000

BMW 730 IA FE 87 1.950.000

VW GOLF CABRIO AA DA 91 1.975.000

FORD MONDEO 1.8 CLX AA CC 93 1.975.000

CHRYSLER LEBARON FE 94 1.975.000

CITROËN ZX 1.9 TD AA CC EE 93 1.975.000

JEOP CHEROKEE FE 3M G 90 1.975.000

OPEL CALIBRA 2.0 18V AA DA 91 2.100.000

OPEL VECTRA DIAMOND AA 94 2.125.000

OPEL VECTRA 2.0I GT AA CC 91 2.125.000

OPEL VECTRA 2.0I GT AA CC 91 2.125.000

VW GOLF 2.0I GTI AA EE CC 92 2.150.000

SEAT TOLEDO 1.9 TD FE 93 2.150.000

FORD MONDEO 1.8I FE 94 2.225.000

CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANE 92 2.250.000

BMW 318I AA CC DA 91 2.250.000

BERTONE FREECUMBER II 93 2.250.000

AUDI COUPE 2.2 FE 90 2.250.000

NISSAN PATROL DAK2 TD AA 92 2.350.000

PEUGEOT 306 XTDT FE 93 2.350.000

PEUGEOT 405 SPDT AA DA 92 2.350.000

PEUGEOT 405 GROT FE 93 2.350.000

NISSAN PATROL TOP LINE AA 91 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 2.9 FE 93 2.450.000

PEUGEOT 406 DT BREAK AA 93 2.450.000

PEUGEOT 406 GROT FAM AA 93 2.450.000

AUDI 80 2.3E FE 92 2.475.000

VOLVO 940 STWA FAM FE CA 92 2.475.000

FORD MONDEO 2.0I GHIA FE 93 2.480.000

MERCEDES 190 2.3L GHIA 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 93 2.650.000

RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE 91 2.650.000

ROVER 820 SI FE 92 2.650.000

CHRYSLER VOYAGE FE 93 2.680.000

MERCEDES 190 1.8 AA CC EE 92 2.680.000

CITROËN XANTIA 2.0 16V FE 93 2.675.000

NISSAN TERRANO II TD FE 93 2.750.000

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

Pº STA MARIA DE LA CABEZA, 57
TELS : 474 90 18 - 474 90 19
EMBAJADORES

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

CITROËN C-15 RE	92	985.000
SUZUKI SAN SAMURAI JHT	92	1.050.000
OPEL ASTRA 1.4 CC EE	93	1.050.000
OPEL CORSA 1.4 IC AA CC EE	93	1.050.000
RENAULT 21 GTS AA DA CC	90	1.050.000
PEUGEOT 405 SRI AA DA EE	89	1.050.000
RENAULT 19 GTS AA	91	1.075.000
OPEL ASTRA 1.4I GL	92	1.075.000
RENAULT TWINGO AA	94	1.080.000
FORD SCORPIO 2.0I CL AA ABS	89	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	88	1.150.000
RENAULT EXPRESS 1.4 AA	93	1.150.000
FORD FIESTA DIESEL	93	1.175.000
RENAULT 19 1.4 CHA. RL	92	1.175.000
RENAULT 19 1.4 PL	92	1.175.000
RENAULT 19 RN 1.4	92	1.175.000
RENAULT CLIO 1.7 5P AA	92	1.175.000
VW GOLF 1.6 AA	91	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
FIAT TEMpra 1.8IE SX AA CC	90	1.175.000
RENAULT 21 GTS AA EE CC DA	91	1.175.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	92	1.190.000
FORD COURIER 1.8D COMBI	92	1.225.000

Canalcar

350 COCHES

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

ROVER 114 GTI 16V FE	91	1.275.000
PEUGEOT 205 TD PLUS	92	1.275.000
OPEL ASTRA 1.8 GLS CC EE DA	92	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 16V	90	1.275.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC	90	1.275.000
OPEL ASTRA 1.7 DIESEL DA	93	1.525.000
VW GOLF 1.8I	92	1.550.000
FORD SCORPIO 2.0I FE	91	1.575.000
LANCIA DEDRA 1.8 AA CC DA	92	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0I AA RC	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0I AA CC	91	1.575.000
AUDI 100 2.2I AA CC EE DA	89	1.575.000
SEAT TOLEDO 1.8I GL AA EE DA	94	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0I EXPRE AA CC	92	1.575.000

Canalcar

350 COCHES LEA Y COMPARE CON LA NUESTRA LAS DEMAS GARANTIAS

Canalcar

350 COCHES

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

RENAULT 19 RTI 16V FE 94 1.875.000

FORD TRANSIT 80 MIXTA 70CV 93 1.886.000

BMW 730 IA FE 87 1.950.000

VW GOLF CABRIO AA DA 91 1.975.000

FORD MONDEO 1.8 CLX AA CC 93 1.975.000

CHRYSLER LEBARON FE 94 1.975.000

CITROËN ZX 1.9 TD AA CC EE 93 1.975.000

JEOP CHEROKEE FE 3M G 90 1.975.000

OPEL CALIBRA 2.0 18V AA DA 91 2.100.000

OPEL VECTRA DIAMOND AA 94 2.125.000

OPEL VECTRA 2.0I GT AA CC 91 2.125.000

OPEL VECTRA 2.0I GT AA CC 91 2.125.000

VW GOLF 2.0I GTI AA EE CC 92 2.150.000

SEAT TOLEDO 1.9 TD FE 93 2.150.000

FORD MONDEO 1.8I FE 94 2.225.000

CITROËN ZX 1.9 TD VOLCANE 92 2.250.000

BMW 318I AA CC DA 91 2.250.000

BERTONE FREECUMBER II 93 2.250.000

AUDI COUPE 2.2 FE 90 2.250.000

NISSAN PATROL DAK2 TD AA 92 2.350.000

PEUGEOT 306 XTDT FE 93 2.350.000

PEUGEOT 405 SPDT AA DA 92 2.350.000

PEUGEOT 405 GROT FE 93 2.350.000

NISSAN PATROL TOP LINE AA 91 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 2.9 FE 93 2.450.000

PEUGEOT 406 DT BREAK AA 93 2.450.000

PEUGEOT 406 GROT FAM AA 93 2.450.000

AUDI 80 2.3E FE 92 2.475.000

VOLVO 940 STWA FAM FE CA 92 2.475.000

FORD MONDEO 2.0I GHIA FE 93 2.480.000

MERCEDES 190 2.3L GHIA 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 93 2.650.000

COMPRAR Y VENDER

MARCENADO 50 Mercedes 300 E. Año 90. Desde: 62.000 ptas al mes. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 TD. Año 91. Desde: 75.000 ptas al mes. Varios. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 500 SE. Año 92. Desde: 146.000 ptas al mes. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 300 CE. Año 89. Desde: 67.500 ptas al mes. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Mercedes 220 E. Año 93. Desde: 70.200 ptas al mes. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 325 I 24V. Año 92.

Desde: 60.200 ptas al mes. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 525 TDS. Año 92. Varios. Desde: 67.500 ptas al mes. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 320 I Cabrio. Año 92. Desde: 60.200 pesetas al mes. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 325 24V. Año 92. Desde: 45.600 pesetas al mes. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 BMW 735 IL. Año 92. Desde: 65.000 pesetas al mes. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Audi 100 TDI. Año 91. Desde: 60.200 ptas al mes. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Audi S2. Año 91. Desde: 63.900 ptas al mes. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Golf VR6. Año 92. Desde: 45.600 ptas al mes. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Ford Probe 24V. Año 92. Desde: 58.400 ptas al mes. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50 Opel Calibra 16V. Año 91. Desde: 36.650 ptas al mes. Teléfono: (91) 416 66 34.

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

OPEL Vectra 2 000 2.0l 16V. Año 90, exclusivo, serie limitada, todos los extras, ABS, aire

MARCENADO 50
Importación de Automóviles
(TODAS LAS MARCAS)
Compramos vehículos Nacionales y de Importación en buen estado
Marcenado, 50 (Parking)
Tel.: 91-416 66 34
Fax: 91 416 68 01

acondicionado, llantas nuevas 205/55, sin plomo, 110.000 Km carretera, muy cuidado. Particular. Precio: 1.659.000 pesetas. Teléfono: (976) 39 14 84.

OPEL Astra GSI 16V.

B-MB, negro, 48.000 Km, Aire acondicionado, Dirección asistida, Cierre centralizado, elev., extras, impecable. Precio: 1.850.000 ptas. Siempre en garaje. Teléfono: (93) 317 58 38. Mañanas-tardes.

COMPRAR Y VENDER

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

MERCEDES 230 TE familiar. GS-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. Última serie, año 89, 100.000 Km. Precio: 775.000 ptas. Teléfono: 633 17 77.

VOLKSWAGEN Golf GTI. Año 88, A/A, alarma, 90.000 Km. Precio: 950.000 ptas. 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)

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

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.

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

CITROËN XM V6 3.0l 24V. Año 91. Plateado. F/E. Alarma. Suspensión nueva. Inyección nueva. Neumáticos Pirelli P-6000. A estrenar. Recién pintado y revisado. Sólo usado en gerencia. Precio: 2.400.000 ptas. Tel: (93) 636 37 63. Oscar.

BENJA BMW 750i. Año 91, F/E. Precio: 76.896 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA BMW 730i V8.

Año 93, F/E. Precio: 76.896 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA BMW 735i. Año 91, F/E. Precio: 56.391 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA BMW 325 TD. Año 93, F/E. Precio: 61.517 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA Mercedes 300E 24V. Año 90, F/E. Precio: 64.934. ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA Mercedes 300 E 4 Matiz. Año 93, F/E. Precio: 83.731 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA Audi 100 TDI. Año 93, F/E. Precio: 59.808 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

HONDA PRELUDE 2.3 S.R.I. - 16V 160 C.V. - AÑO 92
4 ruedas directrices Impecable. Todo extras: A/A, ABS, techo...
2.500.000 ptas.
Tel. 908 50 43 71

BENJA Audi 200 V8 32 V 300 CV. Año 93, F/E. Precio: 78.604 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA Porsche 911 SC. Año 84, F/E. Precio: 50.410 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA Jaguar XJ-40. Año 91, F/E. Precio: 50.410 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA VW Corrado VR-6. Año 93, F/E. Varios desde: 56.391 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

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

BENJA VW Golf VR-6. Año 93, F/E. Varios desde: 56.391 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA Mitsubishi Montero Largo TDI. Varios desde: 35.885 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA Mitsubishi Montero Corto TDI. Varios desde: 35.885 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

BENJA Nissan Patrol GR Largo TD. Año 89. Precio: 44.429 ptas al mes. Tel: 409 72 63.

IMPORTAUTO Pº de Sagasta, 43. 50007 Zaragoza. Tel: (976) 38 62 12. Fax: (976) 25 00 78. **JBA** Falcon Sport, a estrenar, entregas inmediatas. **Mercedes** 220 Sedán, 1953, perfecto.

Mercedes 280 SL, 1982, ABS. **Maserati** Sebring 3500, 1962. **Bulck** Riviera Coupé, 1968. **Rolls** Royce Corniche Cabriolet, 1972. **Rolls** Royce Silver Shadow, 1976. **Plymouth** Sport Fury, 1965, aire, perfecto. **Renault** Dauphine, 1960, totalmente restaurado. **Alpine** A-110 1300 Gordini, quinta velocidad, 120CV. **Alpine** A-110 1600 Gordini, quinta velocidad, 160CV. **Triumph** Spitfire, 1500, 1979. **Triumph** TR-4 verde, restaurado, concurso. **Alfa** Spider Duetto, 1966. **BMW** 3.0 CSI, 180CV, cuero, 1975. **Austin** Healey Sprite, 3 capotas. **Fiat** 130 Coupé, aire, Pininfarina. **Fiat** 1500 Cabriolet, Pininfarina, 1965. **Dodge** Dart, 1966, perfecto. **MGB** 1800, verde inglés, dos capotas. **MG** TD, perfecto. **Lamborghini** Espada, 1970, perfecto. **Ferrari** 330 GT. 2+2, 12 cilindros, 1965, estado de concurso. **Ferrari** Mondial Quattrovalvole, rojo, perfecto. Pº de Sagasta, 43. 50007 Zaragoza. Tel: (976) 38 62 12. Fax: (976) 25 00 78.

SE BUSCA

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

OFERTA LIMITADA

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

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año, con un 20% de descuento y con un video del Mundial de Rallyes de regalo, pagando sólo 15.600 ptas.
 Talón adjunto a nombre de Cambio y Viajes S.A. Giro postal nº a nombre de Cambio y Viajes S.A.

D.
 Calle
 Localidad C.P. Provincia Telf.
 Fecha de nacimiento D.N.I. Profesión
 Precio suscripción
 España 15.600 ptas América, Africa 36.296 ptas
 Europa, Argelia, Marruecos y Tínez 30.056 ptas Asia, Oceanía 49.556 ptas.

OFERTA SOLO VALIDA PARA ESPAÑA
ENVIAR A MOTOR 16. CAMBIO Y VIAJES, S.A. C/ BASAURI, 17 28023 MADRID (ESPAÑA)

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

FIRSTCLASS

INTERIORES Look MADERA "Royal"
 Para la mayoría de automóviles: Alfa Romeo, Audi, BMW, Jeep, Citroen, Mercedes, Fiat, Opel, Peugeot, Saab, Volkswagen, etc. Desde P.V.P. 25.000 Ptas.

Motor 16



Error de velocímetro

TENGO el coche desde hace tres años y todo este tiempo he creído que el velocímetro marcaba correctamente, es decir, que cuando marcaba 90 km/h. iba a 90 km/h. reales y cuando marcaba 150 km/h. iba a esa velocidad. Sin embargo, un amigo me ha demostrado que he estado engañado. Con un cronómetro y en un tramo recto con puntos kilométricos bien señalados ha descubierto un error del 22 por ciento en mi marcador. ¿No se puede denunciar a la casa? ¿Es normal esta diferencia tan salvaje?

LUCIANO HERNANDEZ
ALCOY

R.- Las nuevas normas de la Unión Europea permiten un error en los velocímetros del 10 por ciento + 4 Km/h., es decir, que en un coche que marcha a 100 Km/h. el velocímetro puede indicar hasta 114 Km/h. Sin embargo son pocos los modelos comercializados hasta la fecha que cumplan con esos requisitos. Diremos que las más fiables son las marcas alemanas (en el Omega, Opel se ha tomado este asunto muy en serio) y las menos las italianas. En los modelos de cierto nivel más recientes, la velocidad se mide electrónicamente. Se utiliza un transmisor de señales situado en el eje de tracción que genera impulsos. Estos se corresponden a la velocidad de la rueda y el

KITS MAS ASEQUIBLES

ESTIMADOS señores de Motor 16, tengo 23 años y llevo 7 años leyendo su revista, la cual considero un paso más adelantada si la comparamos con cualquier otra publicación de este tipo en este país. Les remito la siguiente carta para que me resuelvan ciertas cuestiones. Primero debo felicitarles por los números 566 y 569, en los que en las primeras páginas aparece el Fiat Punto Cabrio con un kit de un especialista germano y el Fiat Cinquecento con otro de esos kits. Les felicito porque uno se cansa de ver kits de modelos de gama alta (Mercedes, BMW, etc...)

chies que tal vez desgraciadamente nunca pasarán por mis manos, y es bonito ver que este tipo de coches, que considero aseQUIBLES, también pueden ser distintos. Mis preguntas son: ¿el kit del Punto Cabrio es aplicable al Punto normal? No sé alemán, dan un número de fax (no dispongo de fax) y tampoco me interesa un teléfono porque no podría entenderme con ellos. ¿Qué hago? ¿Me desplazo a Alemania? Siempre defendéis que el futuro de España está en el automóvil, pero cuando habláis de estas modificaciones nunca se da una dirección en España. ¿No hay un sitio donde instalen estos kits a coches de «gama baja»? ¿Nadie está explotando esta cuestión?

dremos que conformar mucho tiempo como única modificación con el típico alerón sobre el maletero?

GONZALO PEREZ MARCOS
MADRID

R.- Toda la red de concesionarios Fiat comercializa, desde no hace mucho tiempo, un kit aerodinámico nacional para el Fiat Cinquecento compuesto de un alerón trasero con luz de freno incorporada, faldones, parrilla delantera y escape. El precio del kit es de alrededor de 75.000 pesetas. No obstante, a corto plazo se espera recibir otro «Made in Italy» mejor adaptado.

El Punto también se puede personalizar en el propio concesionario con accesorios solicitados directamente a Italia. Desde luego no llegarán a la espectacularidad de una preparación alemana (algunas superan el precio del propio coche) pero sí harán que tu coche se diferencie de los demás.



¿ N o s t e n -

transmisor los manda al velocímetro, en el que se convierten en km/h señalados normalmente de forma analógica mediante una aguja móvil. Estos impulsos también son utilizados para controlar los kilómetros recorridos.

Neumáticos verdes

TENGO entendido que se ha empezado a comercializar un neumático verde. ¿Qué quieren decir con lo de verde, que se puede reciclar, que está realizado con materiales ecológicos, que no va a convertirse en

espeso humo negro cuando los quemamos...? ¿Me puede explicar en qué consiste este nuevo neumático y sus ventajas? Por otra parte, ¿es cierto que existe una rueda que se agarra en la nieve como si se llevase cadenas? Si es así, ¿harán el favor



de mandarles una carta a los de tráfico para que el que los lleve no sea obligado a ponerlas?

FERNANDO CASTRILLO
VITORIA

R.- A principios de 1991, Michelin propuso a todos los fabricantes de automóviles un plan para disminuir la resistencia a la rodadura sin influir en el resto de características de un neumático. A la vez, la marca francesa se propuso buscar la máxima protección del medio ambiente, aprovechando mejor la energía y redu-



ciendo el consumo. El neumático verde del que usted ha oído hablar es el Michelin Green X Energy. En general los fabricantes de neumáticos tienden en la actualidad a reducir los residuos, a reutilizar el neumático con recauchutados en vehículos industriales y a reciclarlo para conseguir materias primas o energía. Es verdad que existen neumáticos de invierno que mejoran claramente la adherencia en condiciones extremas de nieve, ahorrando muchas veces la colocación de unas cadenas. También es cierto que la Guardia Civil de Tráfico obliga en cualquier caso a poner las cadenas, sin embargo suelen hacerlo cuando abundan las placas de hielo y la situación puede ser peligrosa. Nunca le pierda el respeto al hielo.

Ibiza en Punto

OS escribo para deshacer ciertas dudas entre dos vehículos: Seat Ibiza Diesel CL o Fiat Punto TurboDiesel S.

Teniendo claro que el Ibiza pone la calidad y el Punto la potencia y las recuperaciones, mis preguntas son las siguientes:

- 1º: ¿Hace el turbo menos fiable el motor del Punto?
- 2º: ¿Ha corregido Fiat la excesiva sonoridad que medías en él?
- 3º: ¿Se ha corregido también el subviraje?
- 4º: ¿Cuál es la potencia

del Seat Ibiza, 64 ó 68 caballos?

5º: ¿Llevan ambos catalizador?

ANGEL RODRIGO
SORIA

R.- Como usted comprenderá, una marca de la importancia de Fiat no se va a arriesgar a comercializar un motor sin estar completamente segura de que va a ser fiable. Un motor sobrealimentado puede ser tan poco fiable como uno atmosférico si no se le cuida adecuadamente. En respuesta a su segunda pregunta, le podemos decir que solucionar algo así no es tan fácil. Si un motor es ruidoso, al margen de que sea más o menos brillante, seguirá siendo ruidoso siempre. Aunque en una futura remodelación cabría esperar algo más de aislante en el vano motor. Con el subviraje tres cuartos de lo mismo. Todos los tracción delantera tienden a subvirar cuando por exceso de velocidad las ruedas tienden a perder el contacto con el suelo. Y si el tren delantero tiene que cargar el peso de un motor diesel más aún. El Ibiza Diesel da ahora una potencia de 68 caballos (antes 64) y ninguno de los dos llevan catalizador de oxidación. Fiat alega que un catalizador de este tipo sólo funciona bien si se utiliza gasóleo con bajo contenido en azufre, como por ejemplo el que existe en Alemania.

OPINION

Quiero y no puedo

ANFAC, la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ha lanzado recientemente (con fines electoralistas o no, ¿quién sabe?) una nueva señal de alarma: cede el consumo privado de automóviles en nuestro país, aunque todos los indicadores confirman el remonte de la economía. ¿Por qué, entonces, hoy compramos menos coches? Seguramente pueden aportarse varias causas de diferente naturaleza. Sin embargo, me gustaría subrayar un factor en particular, de gran calado social y de notable incidencia en el sistema: la precarización del mercado laboral para un importante segmento de la población española, y muy especialmente, entre los jóvenes.

Hace unos días interrogaba a un amigo personal, director de una sucursal bancaria, más o menos en estos términos: «¿Concederías un crédito de un millón y medio de pesetas para comprar un coche a quien te aporta como garantía un contrato laboral a un año o año y medio?» Su respuesta: «Desde luego que no. Y si es un chaval joven, solamente se lo doy si firma su padre».

Durante estos últimos años, múltiples empresas de sectores diferentes han «saneado» (una forma elegante de expresarlo) sus plantillas para ganar competitividad, con el consiguiente y espectacular incremento del paro.

Paralelamente la dinámica macroeconómica, para arrastrarnos hacia una creciente «flexibilidad laboral», otro delicado eufemismo que, traducido a la realidad empresarial, significa contratar a los trabajadores el tiempo mínimo, para adquirir también así los mínimos compromisos laborales...

Permítanme los dos incisivos anteriores para retornar al terreno específico que nos ocupa, la compra de un automóvil. Teniendo en cuenta el espectacular crecimiento en nuestro país de los contratos temporales frente a los fijos... ¿Cuántos españolitos de a pie, contratados por seis meses o un año, tienen confianza para adquirir un coche, pagadero en varios años? ¿Cuántos bancos se arriesgan a conceder préstamos bajo la garantía de un contrato temporal?

Las empresas desean mayor competitividad, flexibilidad laboral y ampliar sus cuotas de mercado con beneficios crecientes. Están en su derecho. Pero atención, cuidado, porque en esta batalla hay una víctima clara: el trabajador medio, que es a la vez un consumidor, alguien que necesita un punto de seguridad en el presente y una mínima esperanza de futuro. No se compra un coche con la misma alegría que un televisor. Hace unas semanas, con motivo de un ciclo de conferencias en la Cámara de Comercio de Madrid, le trasladé públicamente esta cuestión a Ignacio López de Arriortua, el ejecutivo «estrella» del saneamiento empresarial y de la creatividad laboral.

No quislo, o no supo, contestarme.



Javier Rubio *

* Periodista

HONDA VT 600 C SHADOW

Traje vaquero

Diseñada de forma muy cuidadosa, la VT 600 C Shadow representa el auténtico sentido de la motocicleta custom, mostrando unos brillantes cromados y un estilo propio y atrayente, que se ve reflejado en cada parte de la moto.

Lo custom vuelve a estar de moda. Casi todas las marcas ofrecen una amplia gama de modelos de estas características, donde lo que más cuenta, por encima de todo, es el diseño, un diseño que debe reflejar un estilo propio para que el usuario se identifique plenamente. Aunque la VT 600 de Honda lleva ya muchos años en el mercado, lo cierto es que se trata de uno de los modelos que mayor acogida ha tenido de siempre y hoy en día, sigue siendo una de las custom mejor diseñadas y que mejor comportamiento ofrece, tanto a nivel de motor como de chasis. En mecánica, de gran robustez, cuenta con un pro-



Motor 16
Prueba

HONDA VT 600 C SHADOW

VIRTUDES	DEFECTOS
Diseño muy llamativo	Suspensión trasera
Comportamiento en curvas	Precio elevado
Suavidad del motor	Frenos algo escasos

PRECIO: 1.107.500 PTAS.



El acabado general de la VT 600 C resulta bastante bueno, con un diseño muy cuidado y una gran calidad en los cromados, que se extienden por toda la moto. Los mandos están muy bien situados y su accionamiento se realiza de forma bastante cómoda.

pulsor bicilíndrico en V de 583 centímetros cúbicos de cubaje, resultando ante todo muy compacta y ofreciendo unos niveles de vibración bastante reducidos. La refrigeración del motor es por agua pero, para darle un aire más atractivo todavía, el diseño de los cilindros incorpora unas pequeñas aletas que le dan un cierto aire de clasicismo. En cuanto al sistema de alimentación, éste se

realiza mediante un doble carburador de 34 milímetros de diámetro, que ofrece una respuesta instantánea al acelerador. La gran virtud de este bicilíndrico en V es la suavidad y elasticidad de que hace gala, que permite una conducción sumamente relajada por cualquier tipo de carretera —excepto por autopistas, donde sin duda disfrutaremos menos de las excelentes cuali-

dades de una custom— sin necesidad de cambiar de marcha, ya que incluso desde pocas vueltas y en cuarta velocidad disponemos de suficiente potencia para salir de cualquier compromiso, y siempre sin «quejarse» el motor y sin producir los clásicos tirones cuando dejamos caer el motor de vueltas e inmediatamente le exigimos una respuesta instantánea. Además, el

cambio de cuatro velocidades resulta muy preciso, y cuenta con una relación de cambio bastante acertada. Como ya hemos dicho, el nivel de vibraciones es casi nulo, con lo que la conducción de la Shadow resulta exquisita, tanto en ciudad, donde se desenvuelve a la perfección gracias a los bajos del motor y la cómoda postura, como en carretera, donde sorprende con un comportamiento ejemplar, especialmente en las zonas viradas. El bastidor de doble cuna realizado en acero le otorga a esta custom una gran estabilidad, moviéndose en las zonas viradas con una gran soltura, pues al estar situado el centro de gravedad muy bajo, el enlazar una curva con otra resulta una tarea muy sencilla, tan sólo penalizada por el excesivo recorrido de la horquilla y por unos frenos poco efectivos.

Pero una de las principales bazas que ofrece la Shadow es el diseño, un diseño realizado casi de forma artesanal que cuenta con unas líneas perfectamente armonizadas y unos cromados que ensalzan enormemente la belleza de la moto. Tanto el manillar, el cuadro de mandos o el propio motor reflejan un acabado de primera calidad, un apartado éste que resulta imprescindible para que a primera vista produzca un

efecto positivo en el usuario. Todos los elementos de esta custom han sido cuidadosamente diseñados para potenciar al máximo el placer de la conducción, empezando por la postura de conducción, en la que nos encontramos con un amplio asiento de correcto mullido y un manillar inclinado hacia atrás, que está montado sobre goma para aumentar el confort del conductor. Los reposapiés están situados descaramadamente hacia adelante, al más puro estilo Harley-Davidson, con lo que la posición resulta sumamente relajada, con la lógica salvedad de estar expuestos totalmente a la acción del viento, sobre todo cuando circulamos a velocidades superiores a los 120 kilómetros por hora. Esta gran comodidad para el conductor se hace extensible al pasajero, que igualmente goza de un mullido asiento y de una correcta postura, que le permite disfrutar de los viajes por largos que sean, siempre teniendo en cuenta que se trata de una moto diseñada para un uso muy turístico y con la que los largos desplazamientos conviene realizarlos con mucha tranquilidad y sin ningún tipo de prisa.

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



El comportamiento de la Honda Shadow 600 sorprende por su facilidad de conducción, tanto en carreteras viradas como en recta, donde ofrece una gran estabilidad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR:

Bicilíndrico en V a 52°, cuatro tiempos, refrigeración por agua. Diámetro por carrera: 75 x 66 mm. Cilindrada: 583 cc. relación de compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 39,4 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 4,9 Kgm a 3.500 rpm.

ALIMENTACION:

Dos carburadores de 34 mm de difusor tipo VD. Encendido transistorizado. Arranque eléctrico.

TRANSMISION:

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio de cuatro velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR:

Chasis simple cuna realizado en tubos de acero de sección redonda. Suspensión delantera: horquilla telescópica con barras de 39 mm. de diámetro y 146 mm. de recorrido. Suspensión trasera: monoamortiguador de 90 mm. de recorrido. Freno delantero: disco de 296 mm de diámetro con pinza de doble pistón. Freno trasero: tambor de 160 mm de diámetro. Neumático delantero: 100/90-19. Neumático trasero: 170/80-15.

DIMENSIONES:

Longitud máxima: 2.355 mm. Anchura máxima: 760 mm. Altura sillín: 1.125 mm. Distancia entre ejes: 1.600 mm. Peso en seco: 199 Kg. Depósito de gasolina: 11 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	5,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,9
CARRETERA	
A 120 km/h de cruceo	5,2

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	158
ACELERACION (seg.)	
±.000 m salida parada	26,9



PADDOCK

TURISMOS EN MADRID

Rudy Zonno fue el vencedor de la última prueba del Campeonato Madrileño de Turismos disputada en el Circuito del Jarama. En el podio le acompañaron Jon Andrescu e Isidoro Bajo.

CAMPEONES EUROPEOS DE ENDURO

Tras la última prueba puntuable para el Campeonato de Europa de Enduro, que se celebró en la localidad francesa de Pont de Salars, el piloto del Equipo de la Real Federación Motociclista Española, Marc Puigdemont (Gas Gas), se ha proclamado Campeón de Europa en la categoría de 125 c.c. en un cerrado duelo con el también español Isidre Esteve (Honda), que ha sido subcampeón.



DORNA GESTIONA EL CIRCUITO DE JEREZ

Dorna ha cumplido cinco meses al frente de la gestión del Circuito de Jerez, desde que el pasado mes de enero entrase a formar parte del accionariado de Cirjesa. La entrada de Dorna se consumará en los próximos meses con la gestión total del circuito andaluz, lo que originará importantes cambios en el organigrama de trabajo y le permitirá a Jerez aspirar a lo máximo en la organización de pruebas, tanto en el mundo del automovilismo como en el mundo de las dos ruedas.



Pacheco lucha por llevar la F-1 a Jerez

EL alcalde de Jerez, Pedro Pacheco, y el patrón de la Fórmula 1, Bernie Ecclestone, mantendrán una reunión en Londres después de las elecciones del 28 de mayo en la que tratarán las posibilidades de que el circuito andaluz recupere un Gran Premio de Fórmula 1. Pacheco, que se muestra convencido de que el Gran Circo volverá a estar presente en Jerez este mismo año, esgrime el contrato firmado por ambos el 17 de diciembre de 1993, en el que se recoge el compromiso por parte de la FOCA de que el circuito jerezano acogería un Gran Premio en los años 1994, 1995 y 1996.

La cúpula directiva del circuito confía en que la salida definitiva del calendario del Gran Premio de Hungría, ya que cuentan con graves dificultades para realizar la carrera, dé entrada definitivamente a Jerez, que figura como único trazado reserva del Mundial. Pacheco ha recordado que en los últimos años nunca

ha aparecido Jerez en el calendario, pero finalmente se ha realizado un Gran Premio. Acerca de las posibilidades de acudir a los tribunales, el alcalde explica que, aunque es factible porque está todo garantizado a nivel jurídico, no sería conveniente enturbiar las relaciones entre ambas partes.

Las últimas conversaciones mantenidas entre los dirigentes del Circuito de Jerez y la FOCA han permitido conocer con respecto a la renovación del contrato del Circuito de Cataluña hasta el año 2001, que no es más que una opción de ampliación similar a la que tiene acordada el trazado andaluz. Pedro Pacheco ha comentado que «según lo que nos han dicho, a partir de 1996, Jerez y Cataluña tendrán que pugnar por el Gran Premio de Fórmula 1, que será para quien dé mayores muestras de competitividad y realice una oferta superior en todos los sentidos».

Cueto arrasa en la Cinquecento



EN la segunda edición del Trofeo Cinquecento, el piloto Jorge Martínez Cueto se configura como líder indiscutible gracias a las tres victorias consecutivas que ha obtenido en las pruebas disputadas. Martínez Cueto demostró la pasada temporada sus claras intenciones de alzarse con el campeonato, terminando finalmente en segunda posición de la clasificación, aunque parece que éste será su año, tras lo visto en las primeras carreras del competido Trofeo Cinquecento.



Adentrados en el Mundo Maya

HAN descubierto una nueva ciudad Maya, han encontrado restos humanos en lo que fue una antigua cárcel en el corazón de la jungla, han estado absolutamente perdidos durante dos horas... obviamente, la aventura ha comenzado para los expedicionarios del Camel. Belén, la representante peninsular comentaba: «Esto es una experiencia única e irrepetible, estamos colaborando con la historia para que se conozca un poco más de esta civilización que construyó ciudades en el cen-

tro de la jungla, que han sido cubiertas por la vegetación después de 750 años». El grupo de 40 aventureros han estado dirigidos por el arqueólogo canadiense Rick Bronson, que descubrió este lugar en 1988. Hasta ahora, además de estas sorpresas, la tónica general han sido las fuertes deshidrataciones. Según el médico de la organización, se necesita beber al menos un litro de agua a la hora para poder aguantar sin desfallecer. Y esto no ha hecho más que empezar



Balba entrena en Estados Unidos

INVITADA por la organización de la Fórmula Barber Dodge, Balba González Camino ha pasado unos días en Florida entrenando en el Circuito de Moroso Park. Balba estuvo pilotando uno de los monoplazas con los que se corre un campeonato para pilotos semiprofesionales de gran éxito en Estados Unidos. Los Fórmula Barber Dodge disponen de un motor de seis cilindros y 24V con 250 caballos para sólo 480 kilogramos de pe-

so, «un Fórmula cuya principal dificultad reside en controlar la potencia y el paso por curva rápida, ya que se alcanzan velocidades muy elevadas», comentaba Balba después de la jornada de pruebas. La española tiene una excelente oferta de la organización para correr el resto de la temporada en Estados Unidos y se encuentra en estos momentos contactando con diferentes patrocinadores para reunir el presupuesto.

PADDOCK

I TROFEO T.T. HISPANOLEASE

La primera prueba del Campeonato Madrileño de Todo Terreno fue ganada por Javier Martínez y Luis M. Martínez a bordo de un Suzuki Vitara. El estreno de la modalidad de «regularidad» resultó del agrado de todos los participantes por su emoción y sobre todo por su laboriosidad.

CONFIRMADO EL RALLYE HONG KONG-PEKIN

La quinta prueba del Campeonato Asia Pacifico de Rallyes tendrá lugar entre los días 14 y 20 de octubre. La prueba china estaba confirmada en el calendario FIA entre los días 12 y 18 del mismo mes, aunque ciertos motivos logísticos y organizativos han hecho interesante retrasarla dos días.



NUEVOS SISTEMAS DE CONTROL EN LA FORMULA 1

La electrónica se impone una vez más en el control técnico de la F-1. Este año se ha implantado un nuevo sistema en cada plaza de la parrilla de salida que detecta si algún piloto arranca antes de que el semáforo verde se encienda. También se está utilizando desde el pasado G.P. de San Marino otro nuevo sistema que controla con más precisión la velocidad de paso en la línea de boxes, que desde los incidentes ocurridos en la temporada pasada se limitó a 80 kilómetros por hora.



PADDOCK

SE PRESENTÓ LA X ALTA ALCARRIA

La Décima Edición del Rallye Todo Terreno Alta Alcarria se celebrará los próximos días 2 y 3 de junio, en jornadas de verificaciones y prólogo el viernes y carrera el sábado. La prueba constará de 425 kilómetros «non-stop» y tiene una importante inscripción en donde destacan pilotos como Steuri, bicampeón nacional de motos, Robert, que lidera el Euromaster o Kinigadner, el piloto austriaco que tantos éxitos está consiguiendo en pruebas como el Granada-Dakar. En automóviles la atención se centrará en la lucha entre Sousa y Manuel Plaza, separados por un único punto en el Euromaster, sin olvidar la rivalidad de pilotos como Barbagallo o Sousa.



DOMINIO ESPAÑOL EN EL EUROPEO DE TRIAL

Marcel Justribó y Gabriel Reyes, ambos componentes del equipo nacional RFME-Fortuna, están situados en las dos primeras posiciones del Europeo del Trial. Justribó ha ganado las dos pruebas celebradas hasta ahora en un campeonato que consta de un total de seis. El tercer hombre del equipo, Héctor Escorihuela, se encuentra en decimoprimer posición en su primera temporada internacional, mientras que para la próxima prueba el equipo se potenciará con el joven David Cobos, que acaba de cumplir 16 años.



El Rallye del Atlas más duro

ESTA edición del Atlas ha resultado más accidentada que las anteriores. Vatanen y Magnaldi fueron finalmente los vencedores y Jordi Arcarons tuvo que ser evacuado tras una desafortunada caída. El recorrido ha sido más duro al incluir tres tramos del Granada-Dakar pero, además, insólitas situaciones como un excesivo calor y una riada aumentaron las dificultades de esta difícil carrera.

La prólogo alicantina no deparó sorpresas y los teóricos ganadores dominaron el orden de salida en la primera etapa Na-

dor-Boulemane. Muy lenta y con dificultades para adelantar, su única incidencia fue protagonizada por Salonen, que volcó sin consecuencias. Lartigue en coches y Arcarons en motos dominaban, pero por estrecho margen.

Al día siguiente, con la meta establecida en Tinehir, Vatanen superaba a Lartigue en un arriesgado adelantamiento cortando una horquilla de montaña. Salvador Serviá probó una nueva suspensión en su Macmoter y llegaba séptimo a pesar de pinchar, como Saby, sobre el pe-



dregal. Hasta ahí, la carrera se mantuvo lenta y sin apenas variaciones, pero a partir de la tercera etapa, se desencadenarían los hechos más importantes. Vatanen se vio afectado por tres pinchazos y un par de despistes de su copiloto, Frabrizia Pons, que no termina de estar a gusto en Africa. A Saby le gustó la etapa, «era para pilotos, con muchas trampas y exigía navegación». Primero ese día en Rissani, el piloto de Mitsubishi declaraba que el trabajo de su equipo era excepcional contra la poderosa escudería Citroën y que el Pajero tenía aún mucho trabajo por hacer, sobre todo en las suspensiones.

Arcarons también disfrutó y puso desierto por medio delante de Pérez, Agradi, Sainct y sobre todo de Magnaldi, al que aventajaba en diez minutos. Serviá rompió la rótula de suspensión trasera izquierda en una de las invisibles trampas, siendo penalizado de tal forma que quedaba fuera de la cabeza. En Citroën, las caras se pusieron serias al llegar a la meta dos Mitsubishi en primer y tercer lugar, escoltando a Lartigue, segundo.

La cuarta etapa, bautizada «El Desier-

to», hizo honor a su nombre. Las duras condiciones y los 359 kilómetros cronometrados, dieron oportunidad a Citroën de que Vatanen y Salonen contuvieran a un empecinado Saby que veía cómo su compañero de equipo, Shinozuka, quedaba fuera de carrera al romper la suspensión trasera.

El desastre llegó para Arcarons en forma de un traicionero puente de hormigón semienterrado en la arena. Rodando ya al final de tramo con Agradi, cayeron los dos. Mientras que Arcarons se fracturaba una mano y la muñeca, el italiano se rompía un tobillo. Magnaldi veía entonces el camino despejado hacia la victoria.

Esa tarde comenzaría a llover, anegando los «Oued» y el valle por donde discurre el enlace. Una ola de un metro de altura aisló el «bivouac» hasta el mediodía siguiente. Estas incidencias sentenciaron ya las posiciones, que sólo se alternarían entre los pilotos de Citroën: Vatanen y Lartigue mantuvieron un duelo que venció el primero por sólo 37 segundos.

ENVIADO ESPECIAL: JUAN LUIS SOTO.



PADDOCK

MOTOCROSS DE NIVEL

En el Europeo de Motocross se ha llegado al ecuador del Campeonato de 250 c.c. con un podio español (García, Fernández y Nilson) en la última prueba disputada en Jerez. Tras las tres primeras pruebas disputadas, Fernández se encuentra en segunda posición y Matías Nilson es cuarto. También la última prueba de 125 c.c., disputada en Dinamarca, vio a Bernárdez en el podio.

ÉXITO DE LA NUEVA YAMAHA TRX 850

La primera Yamaha TRX 850 no ha podido comenzar con más éxito. Pilotada por Alan Cathcart ha ganado las dos primeras pruebas en las que ha participado. Cathcart ha ensalzado la facilidad de pilotaje de la nueva montura gracias a la progresividad de su motor y al chasis, más si tenemos en cuenta que el desarrollo de la TRX 850 de carreras se ha realizado en sólo cinco semanas.



LOS IBIZA DOMINAN EN EL RALLYE ACROPOLIS

Los pilotos de los Seat Ibiza GTI 16V oficiales, Erwin Weber y Antonio Rius, dominan con autoridad la categoría F-2 en el Rallye del Acrópolis. Este año, la prueba mundialista es sólo puntuable para dicha categoría, reservada a los vehículos con motores de dos litros y tracción delantera.



PADDOCK

RYDELL Y RADISICH, IMBATIBLES EN SILVERSTONE

La 7ª y 8ª prueba del Británico de Turismos (BTCC) se disputaron en Silverstone con victorias de Rydell (Volvo 850) y Radisich (Ford Mondeo). Los dos pilotos mantuvieron un duelo en ambas carreras, copando los dos primeros puestos del podio. El BTCC ha dado un vuelco con respecto a 1994. Los Alfa 155 se encuentran lejos de la primera posición, mientras que los Ford, Opel y Renault, se mantienen delante. La gran sorpresa son los Volvo 850 20V.

SUPERTURISMOS EN MONZA

Las últimas carreras disputadas en el Circuito de Monza, 5ª y 6ª del Campeonato Italiano de Superturismos Italiano, se caracterizaron por su enorme espectacularidad. La primera carrera fue ganada por Emanuele Pirro (Audi A4), que de esta manera se anota su cuarta victoria y continúa como líder destacado, mientras que en la segunda carrera el vencedor fue Roberto Colciago (Opel Vectra), que conquistó así su primera victoria en el Campeonato.

TODO PARA YVAN MULLER

El piloto de BMW, Yvan Muller, ha sido el vencedor de la 3ª y la 4ª carrera puntuable para el Campeonato Francés de Superturismos disputadas en el Circuito de Dijon, liderando así la clasificación provisional.



Iván Arias de baja por enfermedad

IVAN Arias no pudo participar en la última carrera del Campeonato Francés de F-3 celebrada en Dijon por motivos de salud. El piloto del equipo «Racing for Spain» sufre un fuerte estrés provocado por el enorme cúmulo de dificultades al que se ha visto sometido el presente año, una temporada de enorme competitividad en la que todo ha sido nuevo para el piloto madrileño: el Campeonato, el equipo, los circuitos...



Por prescripción médica, el alto nivel físico que exige el pilotaje de un F-3, ha hecho recomendable que Iván Arias descanse durante unas

semanas hasta su completo restablecimiento. Por este motivo, la Federación

Española de Automovilismo ha decidido que sea Angel Burgueño el encargado de pilotar el F-3 del equipo «Racing for Spain» en la próxima carrera que se celebrará en Pau el próximo día 5 de junio. De esta forma, el actual líder del Campeonato de España de Fórmula Renault, y segundo clasificado en el Campeonato de Europa de dicha categoría, tendrá la oportunidad de realizar una

toma de contacto con la Fórmula 3, el peldaño inmediatamente superior al que actualmente ocupa.

Mercedes imbatible en el DTM

LA última prueba del DTM, disputada en el circuito italiano de Mugello, ha vuelto a ser coto privado de Mercedes,



copando la primera posición en las dos mangas disputadas.

Ya en los entrenamientos oficiales, los pilotos de Mercedes demostraban su supremacía ante los Alfa 155 y los Opel Calibra, consiguiendo Schneider, Franchitti y Thiim las tres primeras posiciones de parrilla.

El *pole-man* mantenía su condición de hombre más rápido ganando con facilidad en la primera manga, aunque detrás las cosas se cargaban de emoción con una intensa lucha que llevaba a Larini (Alfa 155) y a Magnussen (Mercedes C) a completar el podio.

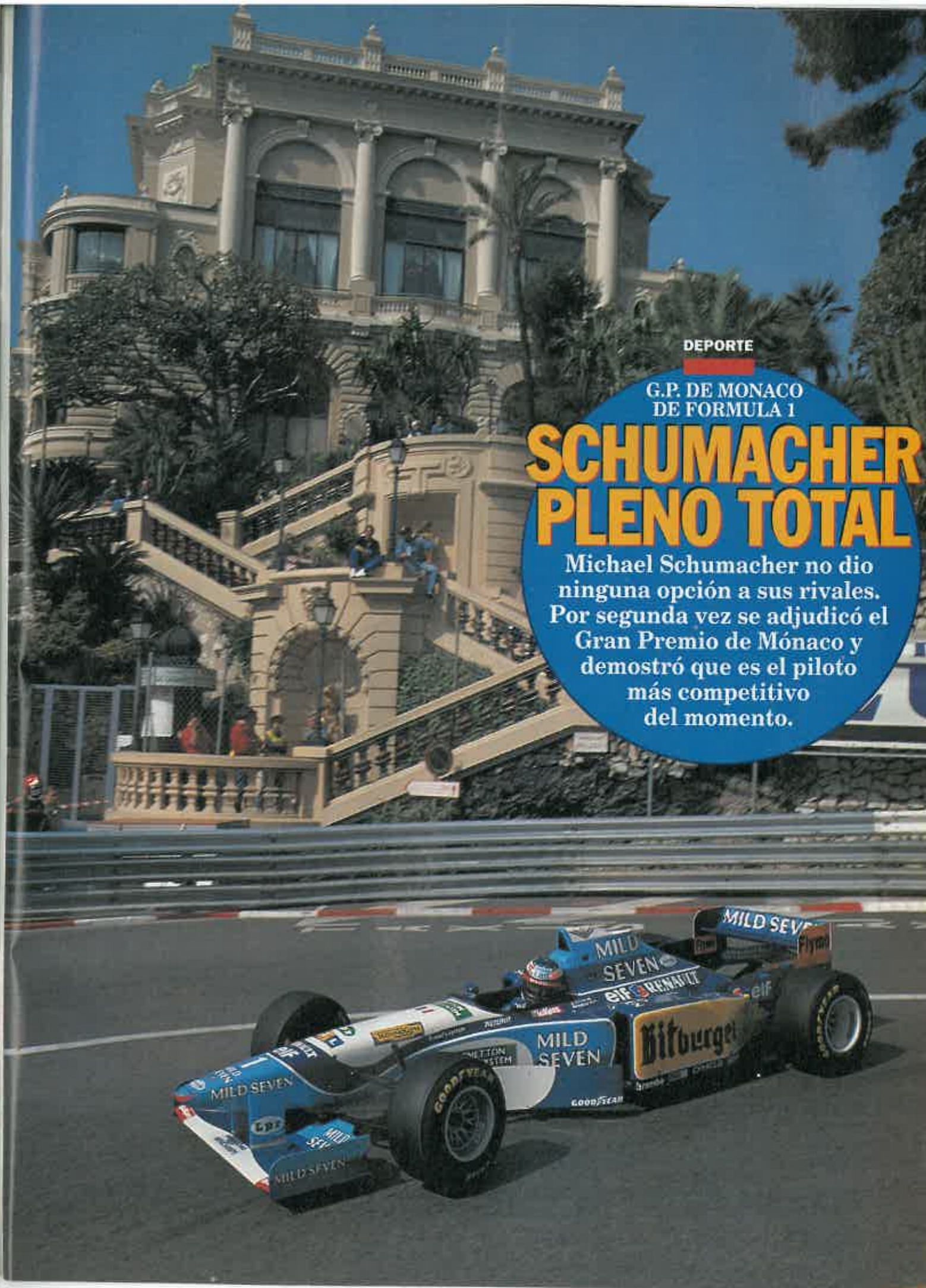
La segunda manga fue todavía más emocionante y aunque Schneider parecía dispuesto a ganar de nuevo, fue superado en las últimas vueltas por el joven Dario Franchitti (Mercedes C) y por Fisichella (Alfa 155), finalizando así en tercera posición y liderando pues la clasificación provisional de un Campeonato que está cada vez más emocionante.

DEPORTE

G.P. DE MONACO DE FORMULA 1

SCHUMACHER PLENO TOTAL

Michael Schumacher no dio ninguna opción a sus rivales. Por segunda vez se adjudicó el Gran Premio de Mónaco y demostró que es el piloto más competitivo del momento.



Coulthard fue el culpable de este desaguisado que estuvo a punto de convertirse en tragedia y de poner en entredicho la seguridad del G.P. de Mónaco.



RESULTA ingrato presenciar un Gran Premio de Mónaco sin esa pincelada maestra que aportaban los santones del volante, varias veces campeones del mundo de F-1. El trazado que serpentea por entre los edificios de Mónaco es atípico, peligroso, desafiante, disparatado y especialmente hermoso por el marco «belle époque» que lo arropa. Una vez ensombrecido el estilo de Prost, que sabía tejer la victoria como si de una telaraña matemática se tratara, llegó Senna, ese maestro que construyó seis victorias en el Principado con la magia y la refinada artesanía de un orfebre renacentista. Ahora, aquello de hilar fino no se estila; manda el tesón germano que Schumacher impone a todos con autoridad y mucho

mérito; pero carece de aquel toque de antaño, así como Hill, que con mucho esfuerzo no pasa de ser el eco triste de su padre Graham. Schumacher ha vuelto a ganar, a aburrir y ha anestesiado el G.P. con una superioridad indiscutible, a pesar de las disculpas de sus rivales, que al no poder con su pujanza culpan al equilibrio del coche que misteriosamente les ha traicionado de inmediato. Trolas y cuentos; Schumacher en este momento tiene el único rival en sí mismo. Incluso se pasea por el Gran Circo como el gigante bruto con cara de conejo travieso, que por «hobby» tiene que permitirles hacer pinitos momentáneos. En esta ocasión un retraso y complicaciones imprevistas hicieron posible un fugaz sueño fe-

rrarista. El desafortunado y tenaz Alesi logró adjudicarse la «pole position» provisional tras llevar a cabo una vuelta de todo respeto cuyo mérito era casi totalmente suyo. A raíz de eso, Alesi y todo el equipo Ferrari se adelantó a los acontecimientos con frases tan rimbombantes como éstas: «ha llegado el momento de la victoria. En Mónaco demostraremos nuestros progresos. Ahora podemos tratar a nuestros rivales de tú a tú». Sin embargo, en la segunda y última sesión de clasificación, la cruda realidad se cñó sobre el Cavallino. Alesi, en el desesperado intento de mejorar su tiempo, se vio traicionado por la presión neumática del cambio que causó el corte de la alimentación del motor. Berger, como buen compa-



Jean Alesi explica a Niki Lauda el desarrollo del accidente ocurrido con Martin Brundle. El piloto de Ferrari acusaba al de Ligier de ser un conductor temerario.

nero que es, le cedió su coche que, a pesar de los esfuerzos de los mecánicos para adaptarlo a Alesi, no le proporcionó las prestaciones esperadas. Al mismo tiempo, Hill, que estaba en cuarta posición, se hizo con la «pole position», con el tiempo de 1.21.952, frente al 1.22.742 de Schumacher, y Alesi pasó a la quinta posición con el tiempo de la primera sesión que fue de 1.23.754.

En base a estos resultados, estaba clara la competitividad de los Williams Renault FW 17, especialmente rápidos con poca gasolina sobre el sinuoso trazado del Principado. Sin embargo, algo se ocultaba en el equipo Benetton. Schumacher no había acertado en los reglajes para la clasificación, ya que su tendencia

PEUGEOT VICTIMA DE JORDAN

A raíz de los entrenamientos posteriores al G.P. de San Marino realizados en Imola, ocurrió que el equipo Jordan rompió más de diez motores Peugeot A 10. A primera vista la culpa era de Jean Pierre Boudy, responsable técnico de Peugeot Sport. Por el contrario, al desmontar y analizar cuidadosamente todos los elementos del monoplaza, se descubrió que el nuevo cambio longitudinal Jordan, cuya caja había sido aligerada, no aportaba la rigidez debida y al torsionar frenaba el piñonaje, que a su vez incidía sobre el cigüeñal del motor, que por dificultad de giro no soportaba la carga de las explosiones y se rompía. De forma estimativa, el error de Jordan ha representado la «destrucción» de más de diez propulsores, cuyo valor estimativo puede ser de unos 300 millones de pesetas. En resumidas cuentas, un simple error de cálculo de estructura.



era la de descargar al máximo la presión aerodinámica del Benetton Renault B195 y hacerlo deslizar por los diferentes virajes, tal y como es su estilo de pilotaje. Esa elección no fue acertada frente al estilo de Hill, que se basaba en todo lo contrario y en una conducción muy sistemática y sin toques de agresividad. Durante el «warm up», Schumacher estuvo estudiando nuevos reglajes con más presión aerodinámica y suspensiones no tan duras. Ambas elecciones resultaron un acierto y definieron la estrategia a seguir para los repostajes. Con cien litros de gasolina y las regulaciones antes mencionadas, el Benetton Renault B 195 era muy competitivo y gastaba menos los neumáticos; con lo cual, en el seno de Benetton se decidió hacer una sola parada en boxes. Por el contrario, en Williams se optó por hacer dos paradas, debido a que los Williams Renault FW 17 tenían mejores prestaciones con menos peso y por lo tanto con poca gasolina y mucha presión aerodinámica, aunque ésta penalizaba el desgaste de los neumáticos.

A la espera de ver quién entre Hill y Schumacher se hacía con la primera posición en la salida y a la llegada a la curva de Saint Devote, ocurrió uno de los dos instantes de emoción de todo el Gran Premio. Mientras Hill se hacía con la primera posición, seguido por Schumacher que no quiso arriesgar en la salida —ya que sabía la estrategia a seguir—, Alesi y Coulthard se tocaron; Coulthard rebotó contra Berger y luego contra Alesi hasta terminar cruzado en la pista y viendo cómo Berger se levantaba del suelo repetidamente. El responsable principal de la «mêlée» fue Coulthard y algo Alesi, con la consecuencia de haber involucrado siete coches más. Pasado el relámpago de emoción, ya que no hubo heridos, se dio la segunda salida y el comienzo de 78 vueltas soporíferas. Desde los primeros compases del G.P., Hill y Schumacher emprendieron una carrera de regularidad, en la que la diferencia entre ambos se alteró al encontrar los primeros doblados y en algunos momentos por un leve y velado toque de agresividad de Hill, que estaba a la espera de un error de Schumacher. Su liderazgo momentáneo duró exactamente 24 vueltas, momento en que entró en boxes a repostar por primera vez y don-

Damon Hill fue el contratipo de Michael Schumacher y no tuvo opción de luchar por una victoria que tanto deseaba. Sobre este trazado se ha demostrado que la rivalidad entre Williams y Benetton está nivelada.



Un pinchazo puso fin a los esfuerzos de Irvine para llevar a buen fin el Jordan Peugeot.



Una avería en el pedal del acelerador hizo que se parara el motor Peugeot de Rubens Barrichello.

¿POSIBLE ADIOS A LA F-1?

EL presidente de Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo, ha emprendido una cruzada contra la actual gestión económica y deportiva de la F-1. Si la Federación Internacional de Automovilismo no cambia su actitud en cuanto a la aplicación del reglamento y a la discriminación de los equipos no británicos, Montezemolo ha amenazado con una retirada inmediata y total de equipos, pilotos y patrocinadores italianos de la F-1. En esta cruzada ha encontrado dos valiosos aliados: Alessi, presidente de ACI y Walter Thoma, actual presidente de Philip Morris en Europa que, con ocasión de la cena en honor de la prensa, pronunció un hiriente discurso cuyas frases clave fueron éstas: «La Fórmula 1 ha perdido credibilidad. Lo ocurrido con las descalificaciones de Brasil ha sido una farsa de la FIA y del Consejo Mundial del Deporte. En la pasada temporada el buen nombre de la F-1 estuvo en entredicho por la deshonesta actuación de alguien que jugó sucio. Si no se presiona a la FIA para que regrese la honestidad y el sentido deportivo a la F-1, otros grandes patrocinadores y nosotros diremos un adiós irrevocable a la F-1.»



MONTECARLO EN BREVE

¡VAYA ETICA!

El equipo Ikuzawa contactó dos técnicos de Jordan para contratarlos; una vez modelado el acuerdo laboral se les enseñó los planos del cambio vertical que Scalabroni ha diseñado. Curiosamente, una vez conocido el proyecto del cambio, ambos técnicos dijeron haber decidido no abandonar Jordan. Motor 16 se ha enterado que actualmente en el seno de Jordan se está trabajando sin descanso en la fabricación de un cambio vertical, cuyo piñonaje está hecho por Hewland, que de forma curiosa es el mismo fabricante que lo hace para Ikuzawa.



enfocada a la ayuda de los niños brasileños abandonados. En esta ocasión, los astilleros Tullio Abbate han construido una lancha de Off Shore bautizada con el nombre de Senna off shore, que se venderá al precio de 550 millones de pesetas, parte de cuyo precio se destinará a la Fundación Senna.

LO NUNCA VISTO

Al finalizar los primeros entrenamientos libres del sábado, el piloto Jean Ragnotti se dedicó a hacer exhibiciones gratuitas con un Renault Clio de la organización. Desafortunadamente se encontró con el Footwork de Inoue que estaba siendo remolcado a boxes. Ragnotti, en el intento de evitarlo, se fue contra las barreras de protección, rebotó contra el coche de Inoue levantándolo del suelo y volcándolo, con tanta mala suerte que Inoue se había soltado los arneses y una vez en el aire y se salió del habitáculo chocando con la cabeza contra el suelo. Inexplicablemente el arco de protección del Footwork se destrozó con el impacto y de haber estado atado, Inoue se hubiese aplastado la cabeza. Una vez ingresado en el hospital, se le diagnosticó un traumatismo craneo leve.



NUEVO FICHAJE

El equipo Benetton ha reforzado sus filas con el fichaje del piloto Emmanuel Collard en la faceta de piloto de pruebas. Para él, la

escudería Italo-británica ha solicitado también la «superlicencia» para que pueda sustituir cualquiera de los dos pilotos oficiales en caso de accidente.



El trazado del circuito urbano de Mónaco ha vuelto a sembrar la polémica por lo muy sinuoso de algunos de sus tramos.

EL DESEO DE SENNA

El sábado anterior al G.P., en un lugar secreto del principado de Mónaco, se reunieron las partes interesadas de la FIA, del ACI y de la SIAS para discutir el asunto del G.P. de Italia. Al parecer, los organizadores del G.P. aportaron la autorización de la autoridad competente para talar los árboles que sea necesario en la curva de Lesmo y así hacer viable la celebración del campeonato en Monza. Se llegó a un acuerdo, aunque todavía no hay confirmación oficial.

¿QUE HACE AHORA EL LEON?

En Mónaco, cuyas calles estaban empapeladas con carteles de Nigel Mansell a los mandos del McLaren, todos se preguntaban ¿qué hará Mansell ahora? Al parecer, el gran piloto británico se dedicará al juego del golf como profesional y como empresario de torneos. Junto a esto, se sabe que él tiene grandes inversiones económicas en campos de golf situados en Florida, Inglaterra, Francia y Portugal.



PRIMER CONATO

El equipo Simtek ha comunicado a la FOCA y a la FIA que no participará en el G.P. de Canadá debido a su catastrófica situación económica. En un estado similar se encuentran: Minardi, Arrows, Pacific y algunos más.

DEPORTE

de perdió una totalidad de 27,682 segundos. Al ver que en las vueltas siguientes Schumacher no paraba, se desveló que Benetton había decidido hacer una sola parada frente a las dos de Williams. Schumacher lo hizo en la vuelta 36 y tardó 28.376 segundos, con lo cual Hill necesitaría unas prestaciones sin precedentes para darle alcance. De hecho, la suma de las dos paradas de Hill representaron 52.750 segundos; o sea, 24.374 más que su rival. Mientras el agresivo Schumi rodaba impertérrito hacia una victoria merecida y nada contestada, seguido por Hill totalmente resignado a ser el secundón de Mónaco, Coulthard —que había mantenido una lucha cerrada con los Ferrari de Alesi y Berger— abandonaba por un problema mecánico en el cambio que, una vez más, ha demostrado ser el talón de Aquiles de los Williams Renault FW 17, permitiendo así a Alesi ocupar la tercera posición y más tarde la segunda cuando Hill paró a repostar. En esta ocasión Alesi estaba motivado por el fervor de los «tifosi» ferraristas y por sus compatriotas galos y, además, estaba dispuesto a todo con tal de romper esa aureola de mala suerte que le rodea y que parece estar destinada a convertirle en el heredero de Chris Amon, un excelente piloto que jamás logró una victoria y que también corría con Ferrari. El «maleficio», causado por una fatalidad, ocurrió en el viraje del Tabaccaio, donde Brundle rodaba al máximo y terminó por tocar el guardarraíl y rebotó hacia la pista con un trompo. Alesi, en el intento de evitarle, fue a chocar violentamente contra el Ligier causando un accidente de gran aparatosidad y sin consecuencias para los pilotos. Ocurrido eso, la monotonía, el aburrimiento y la rutina se apoderaron del G.P., con Schumacher que derrochaba superioridad, con Hill resignado como un nazareno y Berger en tercera posición como el *superstite* del apresurado optimismo ferrarista.

Frente a una «debacle» que diezmó a 16 los 26 pilotos que tomaron la salida, Blundell salvó los colores de McLaren Mercedes con un digno quinto lugar, seguido por Frentzen y por Martini, que llevó el Minardi Ford a la 7ª posición gracias a que Badoer, su compañero de equipo, tuvo problemas con la suspensión posterior al chocar contra una defensa.

De poco afortunada se puede calificar la carrera desarrollada por los Jordan Peugeot, ambos retirados por problemas ridículos; mientras Irvine rodaba en sexta posición y con posibilidades de mejorar, se vio traicionado por la pérdida de presión en un neumático. Respecto a Barrichello, que defendió la novena posición hasta 18 vueltas antes del final, tuvo que abandonar por agarrotamiento del pedal del acelerador.

Aunque Schumacher haya logrado en Mónaco la segunda victoria consecutiva en lo que va de temporada y la segunda sobre el trazado monegasco, el gran triunfador de este G.P. ha sido Renault Sport, que con su estrategia de suministrar sus propulsores a Williams y Benetton, se ha asegurado la continuidad de triunfos hasta lograr el campeonato del mundo de pilotos y constructores. En contraposición a este éxito rotundo se



Tampoco Johnny Herbert pudo hacer frente a la embestida de Schumacher.

encuentra la situación de McLaren que, a pesar de tener un elevado presupuesto económico, carece de pilotos punteros y de un motor suficientemente evolucionado como para rivalizar con Renault. Algo similar ha sucedido con Ford, que además de haber conseguido ser el motor campeón del mundo en 1994, para esta temporada no ha logrado aunar sus esfuerzos con un equipo puntero; y para rematar lo incongruente de la actual situación en la F-1 está Ferrari, con toda su parafernalia tecnológica que no acaba de dar alcance a Williams ni a Benetton.

Sin dioses no hay paraísos, sin santones no hay templos y sin la magia de los grandes pilotos, sólo queda un espeso sopor con sabor a desencanto.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

CLASIFICACIONES

5. D. Hill (Williams Renault) 1.21.952	1. M. Schumacher (Benetton Renault) 1.22.742
6. D. Coulthard (Williams Renault) 1.23.109	28. G. Berger (Ferrari) 1.23.220
27. J. Alesi (Ferrari) 1.24.023	8. M. Hakkinen (McLaren Mercedes) 1.23.857
2. J. Herbert (Benetton Renault) 1.23.885	25. M. Brundle (Ligier Mugen) 1.24.447
15. E. Irvine (Jordan Peugeot) 1.24.857	7. M. Blundell (McLaren Mercedes) 1.24.933
14. R. Barrichello (Jordan Peugeot) 1.25.081	26. O. Panis (Ligier Mugen) 1.25.125
9. G. Morbidelli (Footwork Hart) 1.25.447	30. H. Frentzen (Sauber Ford) 1.25.661
3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.25.808	24. L. Badoer (Minardi Ford) 1.25.969
4. M. Salo (Tyrrell Yamaha) 1.26.473	23. P. Martini (Minardi Ford) 1.26.913
29. J. Bouillon (Sauber Ford) 1.27.148	20. D. Schiattarella (Simtek Ford) 1.28.337
16. B. Gachot (Pacific Ford) 1.29.039	21. P. Diniz (Forti Ford) 1.29.244
12. J. Verstappen (Simtek Ford) 1.30.015	22. R. Moreno (Forti Ford) 1.29.608
17. A. Montemini (Pacific Ford) 1.30.149	10. T. Inoue (Footwork Hart) 1.31.542

CLASIFICACION FINAL

1. M. Schumacher (Benetton Renault) 1.53.11.258 2. D. Hill (Williams Renault) a 34.817. 3. G. Berger (Ferrari) a 1.11.075 4. J. Herbert (Benetton Renault) a 1 vuelta. 5. M. Blundell (McLaren Mercedes) a 1 v. 6. H. Frentzen (Sauber Ford) a 2 v. 7. P. Martini (Minardi Ford) a 2 v. 8. J. Bouillon (Sauber Ford) DNF 9. G. Morbidelli (Footwork Hart) a 4 v. 10. P. Diniz (Forti Ford) a 6 v.

VUELTA RAPIDA: Jean Alesi (Ferrari) 1.24.621.

ABANDONOS

L. Badoer, suspensión. O. Panis, accidente. M. Salo, motor. R. Barrichello, acelerador. B. Gachot, cambio. J. Alesi, accidente. M. Brundle, accidente. T. Inoue, cambio. U. Katayama, trompo. A. Montemini, descalificado. E. Irvine, pinchazo. D. Coulthard, cambio. R. Moreno, accidente. M. Hakkinen, motor. D. Schiattarella, cambio. J. Verstappen, cambio.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º M. Schumacher, 34 puntos. 2º D. Hill, 29 puntos. 3º G. Berger, 17 puntos. 4º J. Alesi, 14 puntos. 5º J. Herbert, 12 puntos. 6º D. Coulthard, 9 puntos. 7º M. Hakkinen, 5 puntos. 8º H. Frentzen, 4 puntos. 9º M. Blundell, 3 puntos. 10º E. Irvine, 2 puntos. 11º O. Panis, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º Benetton Renault, 36 puntos. 2º Williams Renault, 32 puntos. 3º Ferrari, 31 puntos. 4º McLaren Mercedes, 8 puntos. 5º Sauber Ford, 4 puntos. 6º Jordan Hart, 2 puntos. 7º Ligier Mugen Honda, 1 punto.



Los contrastes en esta edición fueron múltiples y si el joven Jacques Villeneuve se hacía con la victoria final, el legendario Emerson Fittipaldi no llegó a participar por falta de competitividad de su monoplaça.



La 79ª edición de las 500 Millas de Indianápolis ha encontrado en la juventud de Jacques Villeneuve un soplo de aire fresco. El joven piloto de 24 años, hijo del legendario Gilles, se hizo con la primera posición a sólo cinco vueltas del final.

JACQUES Villeneuve va camino de igualar a su padre en cuanto a victorias y éxitos se refiere. Con tan sólo 24 años de edad ha pasado ya a formar parte del selecto grupo de vencedores cuya imagen perdurará para la posteridad en el mítico trofeo de las 500 Millas de Indianápolis, la carrera más famosa y legendaria de cuantas se realizan en los Estados Unidos de América.

Como en su día lo hiciera su padre, Jacques Villeneuve presenta en el lateral de su coche ese número 27 que forma ya parte de la historia del automovilismo de competición. Jacques Villeneuve ha sabido plantar cara a las viejas glorias que siempre han acaparado la victoria en las 500 Millas de Indianápolis y, en su segunda participación en la prueba americana, se ha convertido magistralmente en el piloto más jo-

ven que ha conseguido semejante triunfo.

A sólo cinco vueltas del final, Villeneuve se hacía con la primera posición en una emocionante carrera en la que el brasileño Christian Fittipaldi y el estadounidense Bobby Rahal coparon las otras dos plazas del podio. El Reynard-Ford de Villeneuve cubría los 760 kilómetros de las 200 vueltas en un tiempo de tres horas, 15 minutos y 17 segundos, estableciendo una velocidad media de vértigo: 247.168 kilómetros por hora.

No podía faltar en Indianápolis la lucha entre hombre y máquina al filo de la muerte. En esta ocasión era el desafortunado Stan Fox el que protagonizaba un trágico accidente

al inicio de la prueba que le mantuvo en estado grave tras chocar con enorme violencia contra los muros de protección del circuito oval.

Alegrias y decepciones forman parte del juego y, si para Villeneuve esta victoria perdurara en la memoria para el resto de sus días, para otros pilotos no menos míticos como Al Unser Jr. y Emerson Fittipaldi, la 79ª edición de las 500 Millas de Indianápolis quedará en el recuerdo como aquella prueba en la que la falta de competitividad de sus monoplaças Penske-Mercedes-Benz les llevó a la dura determinación de no tomar parte en la carrera.

VICTOR M. FERNANDEZ
FOTOS: PHOTO 4

500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

VILLENEUVE VENCIO EN INDIANAPOLIS



DEPORTE

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS

OPEL Y NISSAN triunfan en Cataluña

Alex Caffi y Eric Van de Poele han sido los ganadores de la quinta y sexta pruebas del Campeonato de España de Turismos disputadas en el Circuito de Cataluña ante nada menos que cerca de 40.000 espectadores.

Caffi estaba exultante ante los casi 40.000 espectadores que abarrotaron el circuito de Montmeló.



La segunda carrera fue vencida por el belga Eric Van de Poele.



LAS MAS ALTAS PRESTACIONES

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA



Caffi, con su Opel Vectra, no tuvo ningún problema en un circuito rápido como es el de Montmeló.

SI 15 días antes 53.000 personas acudieron al Circuito de Cataluña para asistir al Gran Premio de España de Fórmula 1, puede calificarse de todo un éxito el que en esta ocasión acudieran cerca de 40.000 aficionados para ver a las estrellas nacionales del CET. Puede que muchas entradas fueran regaladas por las marcas, que lo fueron, pero lo importante es que la gente acudió, ya que la gratitud por sí sola no es garantía de éxito si lo que se ofrece no tiene interés. En el terreno puramente deportivo, el Campeonato ha dado un giro importante y por lo tanto sigue abierto. En efecto, si las dos carreras de Jerez fueron para BMW y las dos del Jarama para Alfa Romeo, en esta ocasión han sido claramente Opel y Nissan las más fuertes, mientras que

BMW ha pasado honorablemente la prueba y en cambio Alfa y Ford han sufrido severos correctivos. Veamos...

Para la doble cita catalana, quien más quien menos había hecho importantes esfuerzos y en ese sentido lo más destacable era el cambio de concepto tecnológico que de modo opuesto llevaban a cabo Nissan y Ford. La firma japonesa presentaba un Primera 4x4 para Pérez-Sala, mientras que la marca americana desechaba esa tecnología y de ese modo ambos Mondeo eran tracción delantera. Sin embargo, en ambos casos hubo problemas... En Nissan la unidad iba destinada al piloto español, quien, aunque hubiese podido reclamar para sí el modelo convencional, prefirió, muy caballerosamente, cederla a su escudero belga en aras de los intereses

del equipo, ya que Van de Poele iba por delante de él en la tabla. El coche llegó el jueves de madrugada y hubo de ser terminado a toda prisa, con lo cual su rendimiento era muy bajo, tanto que Luis era el último en los entrenamientos y de común acuerdo con la marca prefirió abstenerse de tomar parte en la carrera. Ante ello es posible que en la próxima prueba disponga de nuevo de una unidad convencional mientras el nuevo modelo no sea competitivo al cien por cien.

En Ford, Pareja no estaba encantado, pero no era nada comparado con Palau, quien disponía de un 4x4 al que se le había simple y llanamente desconectado la tracción posterior, con lo cual tenía un *handicap* de peso cercano a los



Van de Poele dominó la carrera desde la salida.



Gené conseguía un tercer y segundo puesto.



Van de Poele en la segunda carrera tuvo su mayor rival en Jordi Gené.

30 kilos. Para más *inri* el viernes tenía un motor muy flojo y el que le pusieron era una unidad del pasado año, con lo cual el acople fue algo complicado y tuvo que salir a los entrenamientos sin alternador, con lo cual llevaba dos baterías sujetas con pulpos.

El resto de marcas no presentaban grandes novedades, y así en el caso de Opel, BMW y Alfa sólo había pequeños retoques. Los pilotos de las marcas germanas tenían opiniones diversas y si a los de Opel les iba bien un circuito rápido como era éste, a Albacete le hubiese ido mejor una pista más lenta, como es el caso del Jarama, ya que declaraba perder terreno en salida de los virajes. Los pilotos de Alfa, por su parte, veían cómo sus coches no gozan de la competitividad del año pasado,

aerodinámica y potencia de motor, pero estaban optimistas de cara a la carrera: «Somos más consistentes que otros equipos, nuestros coches degradan menos los neumáticos» decían. Otra marca en alza es Seat, aunque ésta está en manos de un equipo privado y, si los motores proceden de Mader, los chasis, usados en el Campeonato francés del año pasado, los evolucionó Meycom: «Hemos trabajado sobre todo en las suspensiones y poco a poco vamos mejorando» decían esperanzados, aunque echaban de menos una «ayudita» de la casa madre: «Ellos tienen en marcha un programa de rallyes y no les sobra el dinero...». La parrilla la completaban esos privados con más ganas que medios: Joan Vinyes con el Primera que fuera de Pérez-Sala, Miguel Angel de Cas-

tro con el Alfa ex Villamil, Díez Villaroel con el BMW que pilotara Alain Ferté, y además teníamos a Goiburu y Mazzali. Especialmente los tres primeros lo hicieron más que honorablemente.

En las tandas cronometradas Van de Poele era el mejor tras dar tan sólo una vuelta rápida. Le seguían Gené, Francia, Caffi, Campos, Villamil, Albacete, Pareja, de Castro, Vinyes, Galiano, Díez, Palau, Goiburu, Barrios, Mazzali y el pobre Pérez-Sala. Como es sabido, este año los seis primeros se redistribuyen merced a la Superpole, y en ese juego, de nuevo el belga era superior por delante de Caffi, Francia, Gené, Campos y Villamil. La sorpresa saltaba algo más tarde, ya que los comisarios declaraban fuera ♦♦♦



Albacete obtuvo un quinto y cuarto puesto.



El BMW de Villaroel no tuvo muchas opciones.

CAMPEONES DE CATALUÑA DE TURISMOS 1994 CON XAVI RIERA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

SUBCAMPEONES DE ESPAÑA SUPERTURISMOS 1994 CON ALAIN FERTE

YOKOHAMA

LAS OTRAS CARRERAS: AMBIENTE DE FIESTA



En la Copa AX venció Egaña, seguido por Castellanos.



Irizar se impuso a Aysa en la ZX.

LAS carreras que arroparon la matinal de Turismos resultaron movidas, entretenidas y divertidas. Evidentemente para los espectadores y para aquellos que no terminaron con sus coches muy tocados... La Copa Porsche abrió la jornada y en ella Emilio de Villota consiguió mantener a raya a Rosado durante media prueba, pero luego debió ceder ante su acoso y más tarde también ante Bosch, que remontaba tras haber arrancado flojillo. Cuarto era Bultó, quien debió defenderse con brío de Pablo de Villota, a

quien seguía Sasiambarren. Citemos el undécimo puesto de Juan Fernández, el incombustible sabadellense, quien demostró su buen hacer a pesar de que su coche no era de los mejores. Como de costumbre, la Copa AX resultó movida, aunque Egaña no dejó en ningún momento de ser líder ni Castellón, Recuenco y Romero sus seguidores, aunque siempre estuvieron muy juntos. La carrera tuvo

que detenerse cuando Dueñas, en la entrada en la recta de meta, perdió el control de su vehículo y fue a dar contra el muro del «pit-lane» y aunque el coche quedó muy malparado no hubo que lamentar ningún herido. Pese a ser seguido de cerca por Casais primero y luego por De Aysa, cuando éste logró adelantar al vasco, Irizar supo controlar con autoridad la carrera de los ZX en todo momento. José Mora fue cuarto, al tiempo que la lucha entre Cano y Ossset por la quinta plaza fue épica, especialmente cuando Javier Mora y Hervás se salieron tras tocarse. Y es que en esta manga tampoco faltaron los toques como los que afectaron a algunos «notables», como es el caso de Goiburu o de Galiano.



Rosado pudo con De Villota en la Porsche.

de medidas los alerones de todos ellos excepto los de los Opel Vectra y se decidía que saldrían últimos, pero de esa manga, es decir, de la Superpole que era cuando habían sido verificados.

Como el mal era, digamos, menor... no hubo mucho jaleo, pero la verdad es que los equipos se quejaban de exceso de celo en el modo de medición y así en el caso de los Alfa Romeo el exceso estaba en una arandela, en el Nissan en el soporte, caso en el que también se encontraba Palau, que era enviado a la cola de la parrilla puesto que no había tomado parte en la Superpole. La primera de las carreras re-

pudo mantenerse a salvo del español. Cuarto fue Campos, seguido de Albacete, Francia, Vinyes, Díez, De Castro -a pesar de que la aerodinámica de su coche había sido seriamente modificada-, etc.

En la segunda carrera, Caffi arrancó mal y eso propició que Van de Poele y Gené se le escaparan. El belga pudo mantener perfectamente la situación y, aunque el español lo presionó, pudo entrar vencedor en meta: «dado que antes tuvo problemas con los neumáticos, he presionado al máximo, pero he desistido al final porque casi me salgo» reconocía sincero el español. El espectáculo, como antes, estaba más atrás:



La lucha entre Campos, Villamil y Vinyes levantó chispas.

sultó, como la segunda, más movida en medio del pelotón que en cabeza. Así desde la misma salida Caffi tomó la cabeza y Van de Poele y Gené le seguían, mientras que en el primer giro ya había varias bajas: Pareja, en la misma recta de salida al tocarse con De Castro y Goiburu, Palau al tocarse en la frenada de final de recta en el segundo giro con Mazzali.

También tenían problemas Francia, un trompo, Villamil, un pinchazo, etc. En cabeza la cuestión estaba en ver si Eric Van de Poele podía cazar a Alex Caffi y si Jordi Gené podía hacer lo propio con el belga. Este, posiblemente, al pisar restos de los toques antes citados, rompió el spoiler delantero y ello le hizo perder «grip», con lo cual debió desistir en cazar al italiano, pero

durante los primeros giros Díez Villarreal era cuarto, aunque luego tuvo que ceder ante Albacete. Tras ellos otra sorpresa, puesto que Vinyes lograba mantener a raya los Alfa de Campos y Villamil. Este era el espectáculo de la jornada, la numantina defensa de Vinyes y la leña que los dos coches rojos no dejaban de darse entre ellos y la que, de tanto en tanto, también recibía el piloto andorrano.

La causa había que buscarla en que ambos escuderos se «encendieron» como consecuencia de una maniobra entre ellos durante la primera vuelta y luego no cejaron en su actitud hasta llegar a meta. La sesión de «chapa y pintura» entre ambos llegó al paroxismo en la última vuelta y en ella Villamil logró su objetivo de pasar a Campos. El modesto

CLASIFICACIONES

SUPERPOLE

1º A. Caffi (Opel Vectra GT), 1.14.327; 2º J. Gené (Opel Vectra GT), 1.14.455; 3º E. Van de Poele (Nissan Primera), 1.13.978 (*); 4º G. Francia (Alfa Romeo 155), 1.14.443(*); 5º A. Campos (Alfa Romeo 155) 1.14.961(*); 6º L. Villamil (Alfa Romeo 155), 1.41.017(*). 7º A. Albacete (BMW Serie 3), 1.14.785. 8º J. Pareja (Ford Mondeo Ghia), 1.14.844.

(* Penalizados por llevar alerones que no guardaban la medida reglamentaria)

1ª CARRERA

1º A. Caffi (Opel Vectra GT), 17.35.589; 2º E. Van de Poele (Nissan Primera), 17.36.300; 3º J. Gené (Opel Vectra GT), 17.36.832; 4º A. Campos (Alfa Romeo 155), 17.41.431; 5º A. Albacete (BMW Serie 3), 17.43.946; 6º G. Francia (Alfa Romeo 155), 17.46.487; 7º J. Vinyes (Nissan Primera), 17.55.281; 8º J. Díez (BMW 318i), 17.58.222; 9º M. A. de Castro (Alfa Romeo 155), 18.11.780; 10º R. Galiano (Seat Toledo), 18.11.928. 11º R. Barrios (Seat Toledo), 18.21.089. 12º L. Villamil (Alfa Romeo 155), 18.40.752.

2ª CARRERA

1º E. Van de Poele (Nissan Primera), 17.36.492; 2º J. Gené (Opel Vectra GT), 17.38.269; 3º A. Caffi (Opel Vectra GT), 17.39.916; 4º A. Albacete (BMW Serie 3), 17.47.707; 5º J. Díez (BMW 318i), 17.55.411; 6º J. Vinyes (Nissan Primera), 18.02.165; 7º L. Villamil (Alfa Romeo 155), 18.03.801; 8º A. Campos (Alfa Romeo 155), 18.04.283; 9º R. Galiano (Seat Toledo), 18.14.413; 10º R. Barrios (Seat Toledo), 17.42.014.

CAMPEONATO DE PILOTOS

1º A. Albacete, 70 p.; 2º E. Van de Poele, 65; 3º L. Villamil, 61; 4º A. Caffi, 52; 5º J. Gené, 52. 6º G. Francia, 51. 7º A. Campos, 49. 8º L. Pérez-Sala, 24. 9º J. Díez, 18.

VIII COPA CITROËN AX

1º M. Egaña, 19; 2º P. Castellanos, 19.21.354; 3º L. J. Recuenco, 19.22.490; 4º A. Romero, 19.26.334; 5º A. de Dios, 19.30.788.

II SUPERCOPA ZX 16V

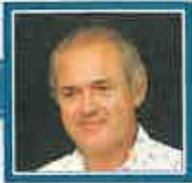
1º P. Irizar, 25.27.619; 2º E. de Aysa, 25.38.194; 3º J. Casais, 25.44.946; 4º J. Mora, 25.53.456; 5º J. Cano, 25.56.644.

COPA PORSCHE 968 CS

1º M. Rosado, 23.47.748; 2º D. Bosch, 23.51.589; 3º E. De Villota, 23.56.508; 4º A. Bultó, 24.00.221; 5º P. De Villota, 24.01.003.

Vinyes estaba exultante de alegría por haber conseguido batir a los dos pilotos oficiales de la marca italiana, mientras que éstos, tensos, declinaban hacer cualquier declaración... Tras estas dos carreras, el Campeonato sigue estando abierto y así, a río revuelto, ganancia de Antonio Albacete, quien con sus cuarto y quinto puestos se coloca líder.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



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



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

UN CARTEL DE 1886, creado por nuestro fundador, aún guarda todo su significado hoy en día en la Destilería de Jack Daniel's. Como ves, aquí seguimos haciendo el whiskey de la misma forma tradicional que nuestro fundador perfeccionó; filtrándolo gota a gota a través del carbón vegetal, lenta, muy lentamente. Este es el método que hace a nuestro whiskey de Tennessee tan especial. "No hay nada como Jack Daniel's" es lo que aquel primer cartel de Mr. Jack decía. Y nosotros creemos que compartirás esa opinión en cuanto lo pruebes.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY



LLEGA LA NUEVA SERIE 5 DE BMW

Motor 16

SEMANAL



6 de junio 1995 • Núm. 607 • 375 ptas.

PRIMERAS FOTOS



HEREDERO DEL TIPO

Bravo por Fiat



LANCIA DELTA HPE 2.0 HF TURBO
TODO UN CARACTER



OPEL ESTRENA VECTRA