

LEXUS LS 400



¡COMODO Y SOLIDO!

Motor 16

13 de junio 1995 • Núm. 608 • 375 ptas.

5

Ideas
Para el

VERANO



FAMILIAR
Peugeot
806 ST 2.0



AVENTURERO
Nissan Terrano
II 2.7 TD SGX



EL VIAJERO
Citroën
Xantia 1.9 TD VSX



EL CIUDADANO
Fiat Cinquecento
Suite



PARA PRESUMIR
Ford Escort
XR3i Cabrio



Espace F-1
UN MONOVOLUMEN DE 750 CABALLOS

306 Maxi
PEUGEOT VUELVE A LOS RALLYES





**LE SORPRENDERÍA SABER
EN CUANTO VALORAMOS
LA VIDA DE SU HIJO.**



Firestone

LA CIENCIA DE LA SEGURIDAD

- 5 EDITORIAL**
8 PUNTO DE MIRA
12 SALON DE BRNO
El Salón de la ciudad checa ha sido el lugar elegido por Skoda para presentar una nueva versión del Felicia, el modelo familiar.
- 18 LO ULTIMO**
Toyota Carina Automático. La berlina del fabricante japonés va equipada ahora con transmisión automática.
- 20 Mercedes SLK.** Primeras fotos espía del nuevo modelo de Mercedes, que había sido la estrella de todos los salones.
- 22 REPORTAJE**
Cinco ideas para el verano. Para unas vacaciones diferentes, cinco conceptos de coche.
- 34 ENTREVISTA**
Jean Pierre Laurent, director comercial de Renault.
- 38 INVESTIGACION**
Biocombustibles.
- 40 A FONDO**
Lexus LS 400. La máxima expresión del lujo japonés.
- 47 PRECIOS**
- 78 MOTOS**
Piaggio NRG 50. Nuevo scooter italiano.
- 82 DEPORTE**
Peugeot 306 Maxi. El kit car con el que la marca francesa vuelve a los rallyes.
- 86 Rallye Atlas.** Dominó Citroën.
- 90 Rallye Acrópolis.** Gran éxito de Seat.
- 94 A todo gas.**
- 98 Espace F1.** Un prodigio de la técnica: un monovolumen de 750 caballos.
- 102 Rallye de Llanes.** Victoria de Oriol Gómez.
- 106 JUAN BALLESTA**

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 pías, sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 590 escudos.



40 Lexus LS 400: el coche japonés auna lujo, comodidad y seguridad.



78 Piaggio NRG 50.



86 Los Seat Ibiza vencen en el rallye griego.



94
Espace F1: un delirio de 750 caballos de potencia.



86 El Rallye del Atlas acabó con la victoria del Citroën ZX de Ari Vatanen.

Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS,
MONTAN COMO PRIMER EQUIPO



FILTROS MANN

Esta es nuestra mejor garantía, porque ningún fabricante incorpora a sus vehículos piezas que no hayan sido SOMETIDAS A UN RIGUROSO CONTROL DE CALIDAD

Todos nuestros filtros han sido diseñados EN COLABORACION CON EL FABRICANTE para el vehículo que los lleva.

FILTROS MANN, S.A.
para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fé, s/n. Tels. 72 02 00*
Apdo. 5007 - Fax 72 02 16
Telegramas: Filtrós Mann
50014 ZARAGOZA (España)



Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente

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

Director:

Angel Carchenilla

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^a Jesús Benoit (Información) Víctor Picione (Producto). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Simonetta Garhi, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Robledo. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Howard Walker (Estados Unidos). **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); M^a 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^a de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 61. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1^a D. Tel: (94) 421 72 03. Bilbao.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo 26. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** 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 1998. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Unión controlada por OJD.

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

E D I T O R I A L

Más vigilancia, por favor

POR mucho que esté de moda, no es aconsejable vender la piel del oso antes de cazarlo. En este caso nuestra animosa cazadora ha sido la Secretaria de Estado de Interior, Margarita Robles, cuando hace poco presentaba el plan de seguridad para las ciudades más grandes de España. Un programa tan sencillo y tan lógico como aumentar el número de policías en las calles.

En principio los resultados no podrían ser mejores, ya que en un sólo mes el número de delitos en general descendía casi un 17 por ciento y el de robos en un 25.

Este hecho llevó

a la secretaria

de Es-

tado a ca-

lificar el

plan de

«funda-

mental-

mente

positivo».

Esta-

ba claro

que el mayor

número de poli-

cías en las ciudades

y la colaboración entre la

nacional y la municipal parecía ele-

mento disuasorio para muchos de-

linquentes, con lo que se conseguía

que en las calles se apreciara mayor

seguridad ciudadana.

Por eso no se entiende que si se

habían aplicado las medidas correc-

tas y funcionaban, hayamos no sólo

vuelto, sino superado, circunstan-

cias anteriores. Por ejemplo, en ro-

bos de coches, siguen aumentando

sobre las cifras del 94, cuando en

nuestro país desaparecieron más de

70.000 vehículos, de los que de un

22 por ciento nunca más se supo.

Y es que España sigue siendo un

paraíso para las mafias internacio-

nales. Hay que suponer además que

cuentan con facilidades aduaneras,

pues no se puede entender cómo

pueden pasar coches con tanta faci-

lidad desde cualquier punto de la ge-

ografía hispana, a países africanos y

del Este de Europa, principalmente.

A este respecto, es tal la especiali-

zación de estas bandas que en mu-

chas ocasiones consiguen poner el

vehículo, entero o por piezas, fuera de España, antes de que el propietario lo denuncie. Y eso teniendo en cuenta que a este respecto todos so-

lemos ser más que diligentes, también por temor a que con él puedan cometer los terroristas un atentado. Además, antes sólo les interesaban los coches de lujo, ahora no le hacen ascos a nada. Así, vehículos medios con menos de tres años tam-

bién forman parte de sus objetivos. A todo esto hay que añadir los «col-

gaos» de fin de semana, que roban los coches para hacer el salvaje y

luego los dejan donde

se les acaba la ga-

solina. Da

igual si es

el fondo

de un ba-

rranco o

en un

descam-

pado.

P o r

desgracia

es tan evi-

dente que

los chorizos ac-

túan impunemen-

te como que el tan caca-

reado anuncio de aumento de

vigilancia policial brilla por su au-

sencia. Por eso no es de extrañar

que le hayan cogido gusto al sector

de la automoción, y esten decididos

a ampliar el negocio. Por ejemplo,

ahora se ha puesto de moda en la

M-40 de Madrid robar el cable de

las farolas, para vender el cobre,

con lo que se deja a oscuras tramos

que se convierten en un autentico

peligro por falta de visibilidad.

En los últimos meses han desapare-

cido 150.000 metros, cuyo valor

asciende a 50 millones de pesetas. Y

es que como dicen las empresas ad-

judicatarias, si no hay vigilancia es-

to no se acabará nunca. Exactamen-

te lo mismo que piensan la mayoría

de los ciudadanos. Así que, a cum-

plir lo prometido. Ya sabemos que

este Gobierno esta necesitado de

buenas noticias. Pero, lo más impor-

ante para conseguir votantes es

que éstas coincidan con la realidad.

ANGEL CARCHENILLA

BMW COMPACT

TODO UN BMW A SU ALCANCE.

Los Serie 3 Compact
ponen a su alcance
algo único en su
categoría:
automovilismo de élite
en un automóvil de
dimensiones más
reducidas.

Ruiz Nicolé

Entre en una nueva dimensión: la del automovilismo de gran clase.

Cuídese un poco más. Disfrute de la Seguridad BMW, algo que va más allá de sus avanzados sistemas de protección y prevención de accidentes: la seguridad de saberse respaldado, siempre, por la última tecnología.

Ahórrese preocupaciones. Sus míticos motores reaccionan con agilidad, con garra y son, al mismo tiempo,

económicos y fiables.

Rodéese de otro nivel de confort. Beneficiarse de los niveles de calidad de los BMW. Algo único que se aprecia en la precisión con que funcionan y en un acabado verdaderamente excepcional. Una calidad que se prolonga también en un exclusivo Servicio de Atención al Cliente con ventajas fuera de lo común.

En esta categoría puede usted encontrar muchos otros buenos automóviles. Pero no son BMW.



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

ADEMAS AHORA HAY UN COMPACT TURBODIESEL.
El nuevo BMW Compact 318tds con un motor aún
más económico y silencioso.

LA SERIE 3 COMPACT DE BMW:
316i, 318ti 16V y el nuevo turbodiesel 318tds.



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

SEMAFOROS

Desde hace semanas, la madrileña M-30 está en obras. Se está instalando un muro central para evitar que los coches puedan invadir los carriles contrarios y un guardarrail en los arcones. Con retraso, pero alguien ha pensado en esta vía. Como en este país es imposible que las cosas se hagan del todo bien, queda un pero: el guardarrail está tan mal colocado que si un motorista tiene la desgracia de golpearse, las posibilidades de que salga indemne son mínimas. Colocado a casi un metro sobre el suelo, tendrá suerte si se desliza por debajo sin golpearse contra los pilares o la propia valla.

Dos compañías petroleras se han puesto de acuerdo y han contribuido en una labor artística. Elf y Cepsa son dos patrocinadores de la ingente labor de rescatar de las profundidades marinas los restos del galeón español San Diego, desaparecido en el Golfo de Manila en el año 1600. Durante cuatro años se han prolongado los trabajos de investigación que culminó con el descubrimiento de los restos, que ahora se exponen en la Fundación Central Hispano de Madrid. Más de 5.000 piezas, pueden contemplarse en esta exposición, que se mantendrá abierta hasta el 12 de octubre.



MOTOR ELECTRICO

Bertone Zer, otro récord del mundo

EL enorme círculo de Nardo (13 kilómetros de diámetro) ha sido testigo del nuevo récord del mundo del Bertone ZER (Zero Emission Record). Nada más ni nada menos que 303,977 kilómetros por hora ha sido la velocidad conseguida por este

vehículo, impulsado únicamente por baterías eléctricas convencionales. Según los responsables de Bertone, en línea recta y con unas baterías especiales de plata y zinc, el ZER superaría los 350 kilómetros por hora.



CATALUÑA

Aumentan las I.T.V.

DURANTE el ejercicio 94 se llevaron a cabo en Cataluña un 19 por ciento más de inspecciones ITV que durante el ejercicio del 93. De los 1.348.359 vehículos revisados el 17,2 por ciento fueron rechazados con defectos graves contra el 17,6 del 1993 lo cual significa, aunque pequeña, una mejora. El reparto de los defectos siguen siendo similares al del anterior ejercicio y la causa más importante

siguen siendo los frenos -23,7 por ciento- seguidos por bastidor y motor prácticamente igualado a ejes y suspensiones. En el pasado año se pusieron en marcha 3 nuevas estaciones con lo que el total es ahora de 40 de las cuales 8 son móviles. Otro aspecto importante es el de la actualización tecnológica como es el de la puesta a punto de líneas de comprobación del ABS.

CONQUISTAR EUROPA NUNCA



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

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

• = de serie

ALFA 146.

CARACTER ALFA ROMEO.

Alfa Romeo recomienda lubricantes **ELIXIA**

De buena fuente

La guerra de los diesel

Hace pocas semanas, Repsol ponía en sus surtidores un nuevo combustible diesel. Dentro de muy pocos días, Cepsa va a seguir los pasos de su gran rival, con un nuevo combustible diesel, también menos contaminante y con aditivos que mejoran el rendimiento del combustible convencional.

Los monovolúmenes de Renault

En principio, el nuevo Renault Espace no debería aparecer hasta 1997. Sin embargo, la fuerte competencia de todos los fabricantes europeos podría animar a adelantar la aparición del que sigue siendo el monovolumen más vendido en el continente. Mientras tanto, lo que parece seguro es que a mediados de 1996 aparecerá la versión monovolumen del sustituto del R-19, cuyas versiones convencionales deberán aparecer a finales de este mismo año.

Las incógnitas de Miguel Muñoz

El Director General de Tráfico ha manifestado que en su departamento se estudian algunas medidas para frenar la tendencia alcista de los accidentes. Aunque M.M.M.M. no ha querido desvelar cuáles son esas medidas que calificó de «importantes», todo parece apuntar a la puesta en marcha del carné por puntos y a la agilización de los intercambios informáticos con las ITV y compañías de seguros.

Más sobre el futuro Citroën AX

Se sabe ya casi todo sobre el sustituto del AX, que deberá aparecer a finales de este mismo año. Lo que no se había dicho hasta ahora es que utilizará una versión turbodiesel del archiconocido motor TU 1,5, que desarrolla 75 caballos, con casi las mismas prestaciones que el motor turbo XU 1,7 de 78 caballos y reservado para Peugeot.

Opel también tendrá su monovolumen

Es el único (casi) fabricante maximalista europeo sin un monovolumen propio. La marca del Blitz recurre al enorme Pontiac para cubrir este nicho de mercado, juzgado hoy día como imprescindible. Pero a mediados de 1997 tendrá su monovolumen, más al gusto europeo, y desarrollado conjuntamente con su marca norteamericana.

Motor V6 para Citroën

No podía la marca quedarse al margen de la moda. En las versiones 96, el Xantia montará el novísimo motor V6 que por entonces ya habrá estrenado el Peugeot 506. Citroën lo montará en las versiones Activa.

PUNTO DE MIRA

PARA MOTORES DIESEL

Acuerdos entre Volvo y Volkswagen

EL fabricante sueco Volvo, está a punto de firmar un acuerdo con Volkswagen para la adquisición de motores diesel para el 850. Volvo tiene los ojos puestos en el motor TDi que utiliza el Audi A6 para equipar su modelo estrella; el 850, que en la actualidad es el único de la marca que no dispone de versión diesel. Este acuerdo no afecta para nada los actuales acuerdos con Renault para la compra de motores diesel de la gama media que actualmente equipan a la serie 400 y en un futuro serán utilizados en el coche desarrollado conjuntamente con Mitsubishi.



MÁS BARATOS QUE ANTES

Ya hay precios para los nuevos Mercedes Clase E

EL próximo día 24 de junio se iniciará la comercialización de la nueva Clase E de Mercedes. Lo más destacable de los nuevos modelos es que a igualdad de equipamiento, los nuevos modelos resultan más baratos que sus predecesores. La nueva Clase E se ofrece en tres niveles de acabado; Classic, Avantgarde y Elegance. La gama inicial se compone de:

E 200 D	5.575.000 ptas.
E 300 D	6.510.000 ptas.
E 200	5.785.000 ptas.
E 230	6.288.000 ptas.
E 320	8.111.000 ptas.
A principios de 1996 se unirán a la gama los siguientes modelos:	
E 290 TD	6.405.000 ptas.
E 280	7.032.000 ptas.
E 420	9.999.000 ptas.

CUMPLEAÑOS DE UN MITO

Un cuarto de siglo de Range Rover

ES sin duda uno de los coches emblemáticos, sinónimo de muchas cosas; de todo un concepto. Un coche al que cualquier fabricante quiere emular y que daría mucho por tenerlo en su catálogo. Se llama Range Rover, of course.

Hace ahora 25 años que un grupo de responsables de British Leyland, que así se llamaba la empresa por entonces, decidió hacer una versión lujosa del popularísimo Land Rover. Había que ofrecer a los clientes de Jaguar un vehículo para ir al campo con los mismos standards de confort a que estaban habituados. Nació así el Range, con su poderoso motor de 8 cilindros en V heredado del Rover 3500, caja de cuatro velocidades y tracción permanente a las cuatro ruedas.

Desde entonces hasta hoy, las modificaciones introducidas han sido cuantiosísimas, acabando finalmente por fabricarse un nuevo Range desde septiembre de 1994, pero conservándose aún en produc-



ción la primera versión de carrocería, con el nombre de Range Rover Classic.

En lo mejor de su vida, el Range cumple sus primeros 25 años enfrentándose sin complejos a los más recientes todoterreno de lujo japoneses y norteamericanos. En la actualidad, su gama se ha visto reforzada con la llegada de los motores diesel de origen BMW, que complementan a los renovados motores de 8 cilindros en V, en aluminio, de 4 y 4,6 litros.

CUENTA ATRAS DE MOTORTEC

Más de 500 firmas han previsto ya su presencia en Motortec, el Salón de Equipos y Componentes de Automoción que va a celebrarse en el madrileño Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid, entre los días 8 y 11 de junio.

Seis son los pabellones que van a habilitarse para albergar esta exposición, ya sin duda la más importante de nuestro país, que albergarán car-audio, electrónica, recambios y accesorios, estaciones de servicio y equipamiento para garajes y talleres.

David murió atropellado por un joven que no circulaba a la velocidad adecuada.



Su mujer sufrió un infarto al recibir la noticia.



LAS IMPRUDENCIAS NO SÓLO LAS PAGAS TÚ.

PIÉNSALO.

 Dirección Gral. de Tráfico

 Ministerio de Justicia e Interior



La prolongación
del voladizo
posterior permite
ampliar la
capacidad de
carga.



SKODA COMBI

FAMILIAR DE BOLSILLO

Tan sólo unos meses después de la presentación del modelo Felicia, el fabricante checo, integrado en el Grupo Volkswagen, amplía la gama con una versión familiar y un nuevo motor 1.6 de 75 caballos.

LOS responsables de Skoda han elegido el Salón de Brno para presentar su nuevo modelo, un familiar de 4,2 metros de largo, único en su segmento que viene a sustituir al Forman, versión familiar del Favorit.

El Combi aprovecha exactamente la misma plataforma y mantiene inalterada su distancia entre ejes (2.450 milímetros). Sin embargo la longitud total del coche crece ♦♦♦

Salón de Brno, adiós al muro



Skoda Felicia Combi

SIN duda alguna, el automóvil es uno de los aspectos en el cual los llamados países del este se han puesto más rápidamente al día y como muestra vale una rápida mirada al Salón de Brno, donde la marca local acaba de presentar la versión familiar del Felicia.

Lejos de las ideas preconcebidas, la muestra



Lada Bohemia

estaba a la altura de cualquier salón celebrado en la Europa occidental. La masiva presencia de marcas europeas, japonesas y americanas relegaba a los tradicionales fabricantes del este a meros comparsas, con la excepción de Skoda.

Las mismas calles de la ciudad son un claro escaparate de la realidad automovilística del país. Aunque en estos momentos más de la mitad de los coches que se venden en la República Checa son Skoda, la nube de Lada, Wartburg, Moskvitch, etcétera que se presuponia que inundaban las calles de Praga y Brno, han dado paso a toda una variedad de modelos de todo el mundo y tan sólo algún que otro Trabant humeante recuerda la cercana historia. El mercado local sigue dominado por Skoda, pero marcas como Volkswagen, Ford, Opel y Seat ocupan los siguientes puestos del ranking, mientras que los supervivientes Tatra o Lada se encuentran en el pelotón de cola.

Sin embargo estos fabricantes afrontan la desigual lucha frente a la industria occidental con ganas y lucían sus mejores galas en el Salón? Lada mostraba una atractiva versión cabriolet del Samara, denominada

en 35 centímetros hasta alcanzar los 4.205 milímetros. Desde el morro hasta el pilar central, todos los elementos de la carrocería se mantienen respecto a la versión de cinco puertas, pero por detrás de éste, la estructura es totalmente nueva. Las líneas del Felicia, obra de Bertone, se estiran graciosamente para conformar este familiar de bonita estampa, en el cual se ha dispuesto una generosa superficie acristalada y unas barras portaequipajes. La capacidad del maletero con el asiento posterior en su posición normal es de 447 litros, lo cual si-

túa al Combi a la altura de coches familiares de mayor tamaño. El asiento posterior se puede abatir por partes asimétricas para incrementar su capacidad. Así mismo, mediante un ingenioso y sencillo sistema, el asiento posterior se puede desmontar totalmente. En estas condiciones el volumen total es de 1.366 litros.

En lo que se refiere al espacio para los pasajeros, no hay cambios, ya que el asiento posterior mantiene su posición sin ganar ni perder respecto al Felicia de cinco puertas. Se han dispuesto detalles tales como la

apertura del portón posterior desde el puesto del conductor o unos útiles compartimentos para herramientas en los laterales del maletero, que hacen más agradable la utilización del Felicia.

La otra novedad importante, era la incorporación del motor 1.6 de Volkswagen en este modelo. Se trata del cuatro cilindros que también se monta en otros modelos del grupo y que para el Felicia desarrolla 75 caballos. En este motor se ha buscado un rendimiento tranquilo, que permita una utilización agradable y económica. Así pues llama



Seat Inca



Tatra T613



Tatra T613

Bohemia. Una realización bastante curiosa, con un equipamiento sin lagunas. Tatra, el tradicional fabricante de grandes berlinas con motor V8 situado detrás en posición longitudinal, mostraba el T613 Long. Versión larga y totalmente equipada de su limusina, en la cual se puede disfrutar de un acabado de lujo. También

había pequeños carroceros locales como es el caso de Dross, que mostraba el Rebel-Nova, pequeño deportivo biplaza realizado sobre un chasis multitubular con mecánica Skoda y con carrocería de resina. En definitiva, una realidad de mercado que cada día se acerca más a lo que es un país totalmente integrado.



Durante el arranque, usted utiliza el motor de su vehículo al máximo. Para protegerlo, necesita un aceite muy rápido. Esso Ultronic 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 Ultronic Racing Oil es el nuevo aceite sintético Esso que protege su motor con mayor rapidez y durante más tiempo.



ULTRON,
protección inmediata
desde el arranque.

ULTRON

RACING OIL

¡Usted no podrá comprar
un aceite mejor!



El nuevo motor de 1.6 litros permite unas buenas prestaciones y un consumo razonable.



Buen diseño y acabado en la versión SLX. Hay que destacar la posibilidad de montar airbag.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.3 54 CV	1.3 68 CV	1.6
Disposición	Delantero transversal.	Delantero transversal.	Delantero transversal.
Nº de cilindros	4 en línea.	4 en línea.	4 en línea.
Cilindrada (c.c.)	1.289	1.289	1.598
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección monopunto.	Inyección monopunto.	Inyección multipunto.
Compresión	8,8 a 1	9,7 a 1	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	54 cv/5.000	68 cv/5.500	75 cv/4.500
Par máximo / r.p.m.	9,6 mkg/3.250	10,2 mkg/3.750	13,7 mkg/3.500
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantero.	Delantero.	Delantero.
Caja de cambios	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.	Manual 5 marchas.
DIRECCIÓN Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera.	Cremallera.	Cremallera.
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos/tambor.	Discos/tambor.	Discos/tambor.
SUSPENSIÓN			
Delantero	Independiente.	Independiente.	Independiente.
Trasero	Semi-independiente.	Semi-independiente.	Semi-independiente.
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	960	970	1.005
Largo/ancho/alto (mm)	4.205/1.635/1.420	4.205/1.635/1.420	4.205/1.635/1.420
Capacidad del depósito (l)	42	42	42
Volumen del maletero (l)	447/1.366	447/1.366	447/1.366
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	19,0	17,0	15,0
Velocidad Máxima (km/h)	140	145	160
Consumo Urbano (l/100 km)	8,1	8,0	8,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,7	5,4	5,6
A 120 km/h (l/100 km)	7,6	7,3	7,5

la atención que la potencia máxima se alcanza a sólo 4.500 vueltas y la curva de par se mantiene muy plana, con 13,7 mkg a 3.750 revoluciones como cifra de par máximo. Este motor no sólo se aplicará a las versiones Combi, sino que toda la gama estará disponible con tres niveles de acabado. Elementos tales como el airbag, el sistema antibloqueo de frenos y la dirección asistida se incorporan al equipamiento en función de las versiones.

En la breve toma de contacto en las carreteras checas, el nuevo Combi en su versión 1.6 se ha mostrado muy ágil. El motor y los desarrollos de cambio permiten una utilización relajada. El único inconveniente es que al incrementarse el peso sobre el tren delantero, la suspensión se hace un tanto dura y pide a gritos un mecanismo de asistencia. El volante, un tanto horizontal sobre lo que suele ser habitual, tampoco ayuda a paliar esta pesadez. En este sentido hay que decir que a partir del próximo otoño, Skoda ofrecerá la dirección asistida en sus modelos, ya que también por esas fechas se incorporará a la gama la versión diesel con un motor 1.9 que, lógicamente, debe de acusar todavía más la pesadez del volante.

Si bien en el aspecto dinámico, el nuevo 1.6 se muestra claramente más alegre que los 1.3 de Skoda, lo cierto es que estos motores son más silenciosos.

El tope de la gama Skoda es el Felicia con acabado SLX. En esta versión queda perfectamente patente la puesta al día de los coches de la marca, ya que tanto por el aspecto, los materiales, como por la calidad de acabado, se puede decir que es un producto perfectamente comparable a otros coches occidentales.

Tal y como decíamos, el Felicia Combi llegará a nuestro mercado en septiembre y aunque todavía es pronto para hablar de precios, una primera aproximación permite especular con un precio ligeramente por debajo de 1.300.000 pesetas para la versión más económica del Combi, mientras que la versión con motor 1.6 rondará el millón y medio de pesetas, precios que sitúan a los nuevos modelos en un lugar privilegiado del mercado.

VICTOR PICCIONE



NUEVO CITROËN ZX

DISFRUTALO EN FRÍO.



AHORA, CON AIRE ACONDICIONADO GRATIS.

Y con un equipamiento más caliente que nunca. Deportivo, potente y muy completo:

- Volante de tres brazos regulable en altura.
- Faros de superficie compleja y antiniebla.
- Cristales tintados.
- Dirección asistida de serie en versiones Diesel y Turbo Diesel.
- Elevalunas delanteros eléctricos.
- Cierre centralizado de puertas con mando a distancia.
- Retrovisor eléctrico de pasajero.
- Pintura metalizada.
- Paragolpes, retrovisores y cierres de puertas del mismo color de la carrocería.

• Y lo más importante, potentes motorizaciones de gasolina y de alta tecnología en Diesel.

Imagínate como te lo puedes pasar con tu Citroën ZX Serie Especial Tonic si además, ahora, el aire acondicionado es gratis. Disfrútalo en frío.



CITROËN FINANCIA
LLEVATELO AHORA
Y NO PAGUES LA
PRIMERA MENSUALIDAD
HASTA DENTRO DE
4 MESES
SOLICITE SU Crediinstant

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

CITROËN



FICHA TECNICA

MOTOR	
Disposición	2.0 Automático
Nº de cilindros	Delant. transversal
Cilindrada (c.c.)	4 en línea
Nº válvulas por cilindro	1.998
Alimentación	4
Compresión	Inyección multipunto
Potencia máxima / r.p.m.	9,5 a 1
Por máximo / r.p.m.	133 CV/5.800
	18,7 mg/4.800
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. 4 marchas
DIRECCION Y FREIOS	
Sistema	Cremallera asistida
Frenos: Sistema/Del./Tiesl.	Disc. vent./Tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.130
Largo (ancho/alto) (mm)	4.530/1.695/1.410
Capacidad del depósito (l)	60
Volumen del maletero (l)	470
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	10,7
Velocidad Máxima (km/h)	200
Consumo Urbano (l/100 km)	n.d.
A 90 km/h (l/100 km)	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,7



TOYOTA CARINA E 2.0ie AUTOMATICO

La izquierda descansa

En un coche automático el pie izquierdo descansa permanentemente sobre un reposapiés. No hay que separar las manos del volante y en un atasco se ahorran cientos de cambios de marcha. Ahora el Toyota Carina también es automático.

PESE a las contrastadas bondades del sistema, el público español todavía no tiene muy claro lo del cambio automático. Y no será por el esfuerzo realizado por las diversas marcas, que gastan millones en investigación y han llegado a desarrollar auténticas maravillas en este campo.

Ahora Toyota es noticia ya que inicia la comercialización en estos días de un Carina con cambio automático que conlleva un incremento sobre la versión manual de 250.000

pesetas. Tendríamos que volver a recordar que un cambio automático ahorra al conductor en ciudad alrededor de 15 cambios de marcha por kilómetro en situaciones normales, muchas más si hay congestión y que, en contra de la creencia popular, un cambio automático ni gasta mucho más, ni se estropea más, ni aburre al conductor.

Aunque en otros países también se ofrece con el motor de 1,6 litros de cilindrada, el Carina Automático español será el de dos litros y 133

caballos, un motor brillante que se «entiende» a la perfección con una transmisión automática de gestión electrónica dotada de cuatro velocidades y dos botones adicionales que aportan versatilidad al sistema. Uno de ellos se encuentra en el propio cambio y facilita la reducción a una marcha inferior sin tener que mover la palanca, es decir desconecta la velocidad más larga (overdrive) con sólo apretar un botón (un testigo luminoso se enciende en el cuadro). Esta función es sumamen-

te cómoda cuando se circula por carreteras viradas en las que hay que reducir a menudo. La otra tecla se encuentra en el túnel central junto a la palanca y conectándola, el sistema retarda el paso a una marcha superior, aprovechando de esta forma todo el potencial del motor.

El rendimiento de éste se ve ligeramente penalizado con la adopción de la nueva transmisión, algo habi-

tual en estas versiones. Se pierden cinco kilómetros por hora de velocidad máxima y casi dos segundos en aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora, sin embargo el consumo según la marca no experimenta un aumento significativo (de 9,6 a 9,9 litros cada 100 kilómetros en ciudad). Y las prestaciones resultantes son suficientes para la mayoría de los conductores que asumen esa

pérdida de agilidad a cambio de la comodidad y relajación que supone no tener que andar pisando constantemente el embrague.

La comercialización del Carina E 2.0ie Automático coincide prácticamente con una promoción de Toyota en la que se descuentan 325.000 pesetas (sin contar el Renove) del precio final de cualquier Carina. La oferta, que se mantendrá en vigor hasta septiembre, coloca en una extraordinaria posición a este modelo frente a la competencia.

El Carina Automático cuenta con un equipamiento de serie que incluye como elementos destacables: dirección asistida, aire acondicionado, cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros o volante regulable en altura y forrado en piel. Opcionalmente se ofrece airbag del conductor por 105.000 pesetas y la pintura metálica por 50.000. Por cuestiones económicas el ABS no está disponible para esta versión. ●

ANDRÉS MAS



MERCEDES SLK

PREPARADO PARA LA CALLE

Protagonista indiscutible de los últimos salones automovilísticos, la versión de calle del Mercedes SLK ha iniciado su programa de pruebas con vistas a su futura comercialización.

FALTA todavía más de un año para que las primeras unidades del SLK en su configuración definitiva llegue a las exposiciones de los concesionarios, pero uno de los primeros



prototipos ha sido sorprendido realizando pruebas en las proximidades del Círculo Polar Ártico. Mecánicamente, el coche está perfectamente definido y en sus 4,10 metros de largo se concentra todo el saber y la tecnología de la que es capaz la marca. El SLK aprovecha la plataforma del Clase C, pero ligeramente reducida hasta conseguir una distancia entre ejes de 2,69 metros. Bajo su capó se van a alojar, inicialmente, sólo motores de cuatro cilindros. El 2.2 que se utiliza en el C ha incrementado el diámetro de los cilindros hasta conseguir una capacidad total de 2.3 litros. Esto tiene como fin conseguir unas mejores recuperaciones en baja, ya que la potencia se mantiene en 150 caballos. La estrella de la gama SLK dispondrá del mismo motor, pero sobrealimenta-

do con un compresor volumétrico. La potencia sube hasta los 204 caballos y el par es de 28,5 mkg a 2.500 vueltas. Como referencia basta decir que el 2.8 de seis cilindros tiene un par de 27,5 mkg a 3.750 revoluciones. La velocidad máxima de esta versión es de 240 km/h. Se especula que más adelante se incorpore el más pequeño de la nueva familia de motores V6 que está desarrollando Mercedes.

En el aspecto estético hay diferencias respecto al prototipo, pero lo más llamativo es el cambio del espectacular diseño del interior, por una apariencia convencional, al estilo de todos los Mercedes. Habrá que esperar hasta 1997 para disfrutar del SLK por algo más de seis millones.

AUTOMEDIA/V.P.



5

Disfrutar de las vacaciones

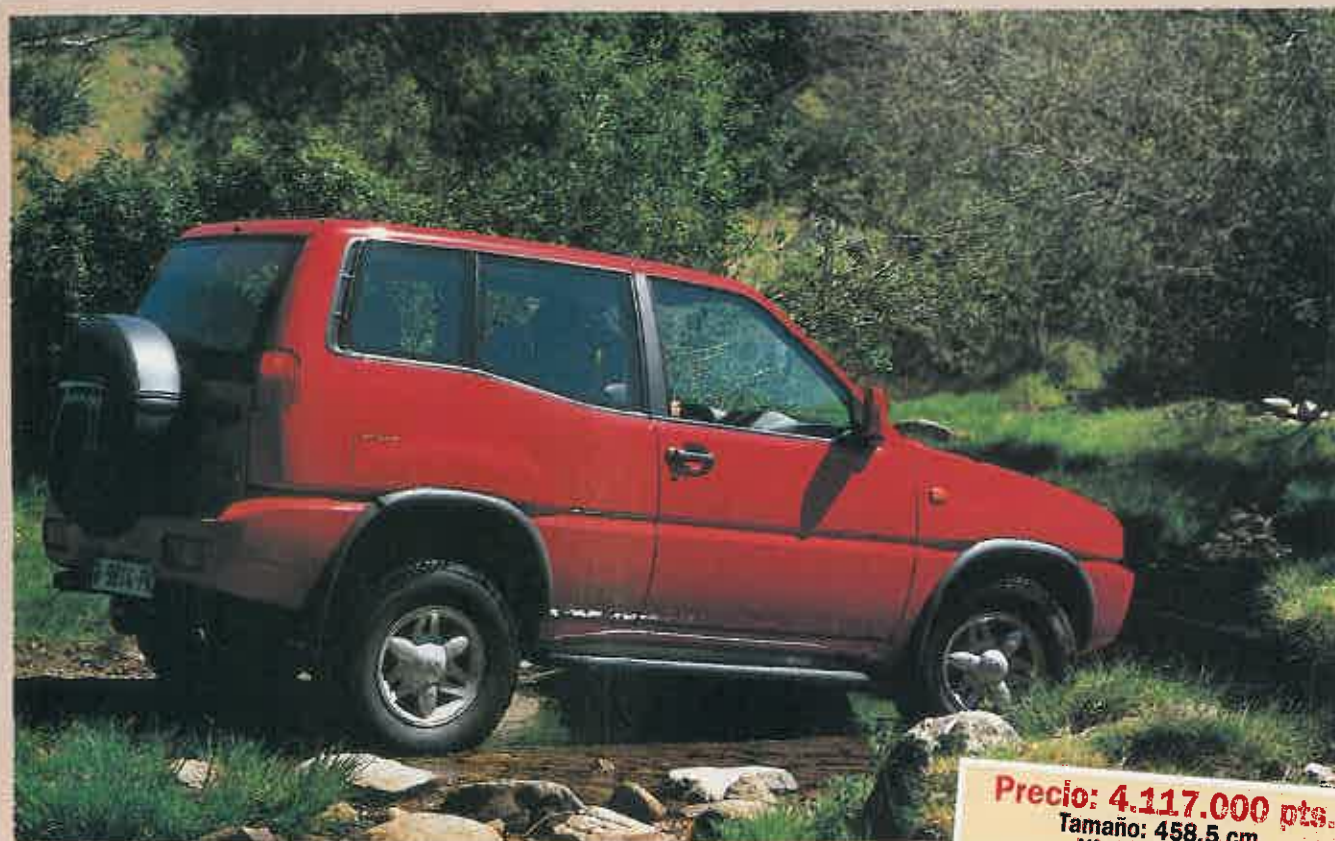
Ideas
para el

V
E
R
A
N
O



Tras el tedio invernal, con desplazamientos rutinarios, el automóvil cobra una nueva dimensión. Nuestros anhelos de aventura o esparcimiento pueden realizarse con lo puesto y sin recurrir a agencias de viaje. Sólo hace falta imaginación y el vehículo adecuado para disfrutar cada circunstancia.

JUAN LUIS SOTO. FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ/JOSÉ RUBLEDO



NISSAN TERRANO II 2.7 TD SGX

Vacaciones de película

SIN lugar a dudas un todoterreno es el coche ideal para disfrutar de unas vacaciones fuera de lo común. El Nissan Terrano II, todoterreno de moda, resulta un compañero de viaje ideal para ir un poco más allá de donde el asfalto nos puede conducir. La versión elegida por Motor 16 es la que utiliza el motor turbodiesel en el cual se conjugan unas excelentes cualidades ruterías y un consumo de combustible razonable. Además los más viajeros pueden aventurarse por las pistas africanas, donde la autonomía y la faci-

dad para encontrar combustible son cuestiones fundamentales. Sin embargo, la versión de gasolina requiere combustible sin plomo que difícilmente se encuentra en el continente africano.

Las posibilidades que ofrece la geografía española, totalmente surcada por una desconocida red de caminos rurales, son infinitas. Eso sí, hay que estar bien informado de las zonas que están protegidas o vedadas al tránsito de vehículos a motor. Los que se atrevan a dar el salto del Estrecho para aventurarse

por las pistas saharianas, tendrán que pertrechar el coche con recambios fundamentales, depósitos auxiliares de combustible y agua potable, herramientas y unas imprescindibles planchas para la arena. Es recomendable acometer este tipo de viajes con alguien que ya tenga experiencia para evitar que las vacaciones se trunquen.

OTRAS OPCIONES:
SUZUKI VITARA 1.6V
KIA SPORTAGE 2.0i
LAND ROVER DISCOVERY TDi.

Suzuki Vitara, más trialero.



Sportage, equipo por todos los lados.



Discovery, polivalencia aventurera.



Precio: 4.117.000 pts.
Tamaño: 458,5 cm.
Nº de plazas: 5.
Versiones: LX, SLX y SGX. Potencia: 100 CV.
Cilindrada: 2.663 c.c.
Velocidad máxima: 145 km/h.
Consumo medio: 9,8 l/100 km.

405, la seguridad del veterano.



Renault Laguna, europeo sofisticado.



Mondeo turbodiesel, lo mejor de Ford.



CITROËN XANTIA 1.9 TD VSX

¿Dónde vamos?

DISPONER de un Xantia turbodiesel en el garaje, con su depósito de combustible lleno, supone poder partir en cualquier instante a cualquier destino que se encuentre en un radio de mil kilómetros.

La seguridad de poder confiar en un viajero impenitente se ve complementada con una moderna y confortable carrocería capaz para cinco plazas, con un amplio maletero y suspendida sobre un sofisticado sistema hidroneumático desarrollado por Citroën. El sucesor del BX roza la perfección en cuanto a vehículo para

largas etapas sin cansancio y con un gasto de gasóleo muy bajo. Mantiene medias de velocidad equiparables a un dos litros de gasolina sin esfuerzo gracias a un moderno motor de aleación ligera que, en el interior de la estilizada carrocería, apenas deja oírse.

La nueva red de autovías, enlazadas con las grandes autopistas europeas y la desaparición de las siempre engorrosas fronteras, han abierto un mundo nuevo para este tipo de turistas. En pocas horas el Xantia 1.9 TD nos transportará de forma cómoda y segura a cualquier bella capital o a

los lugares más atractivos de nuestro continente.

En su versión más equipada, el aire acondicionado, los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado o el *airbag*, son de serie. Como opciones, el cliente puede optar por frenos ABS y el sistema de regulación de suspensión hidractiva, con el que puede modificar el tarado de la suspensión a voluntad.

OTRAS OPCIONES:
FORD MONDEO GHA 1.8 TD
RENAULT LAGUNA RXE 2.2 D 12V
PEUGEOT 405 STD

Precio: 3.671.000 pts.
Tamaño: 444,0 cm.
Nº de plazas: 5.
Versiones: X, Tentation, SX, Prestige y VSX.
Potencia: 92 CV.
Cilindrada: 1.905 c.c.
Velocidad máxima: 180 km/h.
Consumo medio: 6,7 l/100 km.





Precio: 3.647.000 pts.
 Tamaño: 445,4 cm.
 Nº de plazas: hasta 7.
 Versiones: SR y ST.
 Potencia: 123 CV.
 Cilindrada: 1.998 c.c.
 Velocidad máxima: 177 km/h.
 Consumo medio: 10,2 l/100 km.

P E U G E O T 8 0 6 S T 2 . 0

Hay sitio para todos

SI viajar es placentero, más lo es en buena compañía. Los nuevos turismos monovolumen se han revelado como el coche familiar por excelencia. Su contenido tamaño permite utilizarlos a diario como un dos o tres volúmenes, pero su capacidad interior proporciona un fantástico confort y sitio para dos o tres ocupantes más que una berlina.

El Peugeot dotado de motor 2.0 de gasolina ofrece además una agilidad y alegría de marcha que no hace año-

rar un familiar convencional. Buenas medias, un ambiente acogedor y la posibilidad de ir toda la familia sin separarse en dos coches hacen del 806 un vehículo idóneo para lo que se han venido a llamar periodos de ocio, cada vez más apreciados por el ciudadano. Su interior modulable permite jugar con la disposición de los asientos y su número para adecuarlo a cualquier necesidad de transporte.

Mar o montaña, cualquier destino es posible para todos y, si se quiere

disponer de más capacidad de carga, Peugeot ha previsto soportes de carga en el techo, compatibles con modernos portaequipajes aerodinámicos donde llevar equipaje para toda la familia. El 806 ST 2.0 viene equipado con todo lo que puede llevar un monovolumen de estas características excepto el sistema de frenos ABS, opcional. Por lo demás, cualquier conductor puede conducirlo sin problemas, como si de una berlina se tratase; en esto, el 806 sólo da facilidades.

OTRAS OPCIONES:
 CITROËN EVASION 2.0i SX
 FIAT ULYSSE 2.0 EL
 RENAULT ESPACE 2.2i RT

Evasión, todo preparado para salir.



Espace, el primero del segmento.



PRIMERA

Aún hay gente
que afirma que *el dinero*
no ayuda a conseguir
la felicidad.

Lo único que podemos
decirles desde
este modesto anuncio
es que tengan mucha
suerte en la vida.



¿Quién ha dicho que la felicidad no se consigue con dinero?



AHORA
Nissan

ABS • AIRBAG • BARRAS DE PROTECCION LATERAL • ZONAS DE ABSORCION DE CHOQUE • SUSPENSION MULTI-LINK • MOTORES DIESEL O GASOLINA • 16 VALVULAS • 150 CV • 3 AÑOS DE GARANTIA O 100.000 KM. • DESDE 1.808.000 PTAS.* • AIRE ACONDICIONADO GRATIS O DESCUENTO EQUIVALENTE • O UNAS EXCEPCIONALES CONDICIONES CON NISSAN FINANCIACION

*P.V.P. recomendado versión 1.6 LX (Básico) (IVA, impuesto de matriculación, transporte, ahorro promocional y subvención del Gobierno incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para unidades matriculadas antes del 30.6.95 y vehículos en stock. Precio y promociones no acumulables entre sí o con otras existentes.

Opel Corsa, más potente y rutero.



Peugeot 106, el polivalente.



Twingo Wind, también aire de serie.



FIAT CINQUECENTO SUITE

Nevera portátil

YA no hay excusa, quien pase calor este verano en automóvil es porque quiere. El Cinquecento Suite es el coche más barato con aire acondicionado de serie. Ni la ciudad ni el tórrido verano podrán con este voluntarioso utilitario que aparcará en cualquier sitio y nos transportará a una temperatura muchos grados por debajo de la ambiental. El Suite puede convertirse en el arma definitiva para luchar con las incomodidades de una ciudad mediterránea en los meses más cálidos y por un precio de adquisición y mantenimiento mínimos.

Este minúsculo dos puertas de Fiat sólo necesita al fiable motor de 41 caballos (la versión Siena monta incluso un 704 c.c. de 31 CV) para moverse como pez en el agua entre el tráfico urbano. Sus registros de consumo también se contentan con una sola visita semanal al surtidor y el pequeño compresor del aire acondicionado no llega a robar potencia como para notarlo en ciudad, aunque sí en carretera. Viajar en el Cinquecento también es posible si no le exigimos medias velocidades ni una carga voluminosa. Las localidades del litoral

también pueden ser una buena excusa para conectar el pequeño sistema de refrigeración que enfriará el reducido habitáculo en un instante. En esta versión, además, Fiat incluye como equipo de origen el cierre centralizado aunque no los elevalunas eléctricos, pero ¿quien va a bajar las ventanillas cuando se está tan bien protegido del aire tórrido?

OTRAS OPCIONES:
OPEL CORSA 1.4i SWING 3P
PEUGEOT 106 MIDNIGHT 1.1 3P
RENAULT TWINGO WIND

Precio: 1.215.000 pts.
Tamaño: 322,5 cm.
Nº de plazas: 4.
Versiones: Siena, Cinquecento.
Suite, Sporting.
Potencia: 41 CV.
Cilindrada: 903 c.c.
Velocidad máxima: 140 km/h.
Consumo medio: 6,0 l/100 km.



PEUGEOT 106

LONG BEACH

LONG BEACH

PEUGEOT 106

AIRE
ACONDICIONADO
GRATIS

& AIR BAG
SI TU QUIERES

Serie especial 106 Long Beach

Está 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.

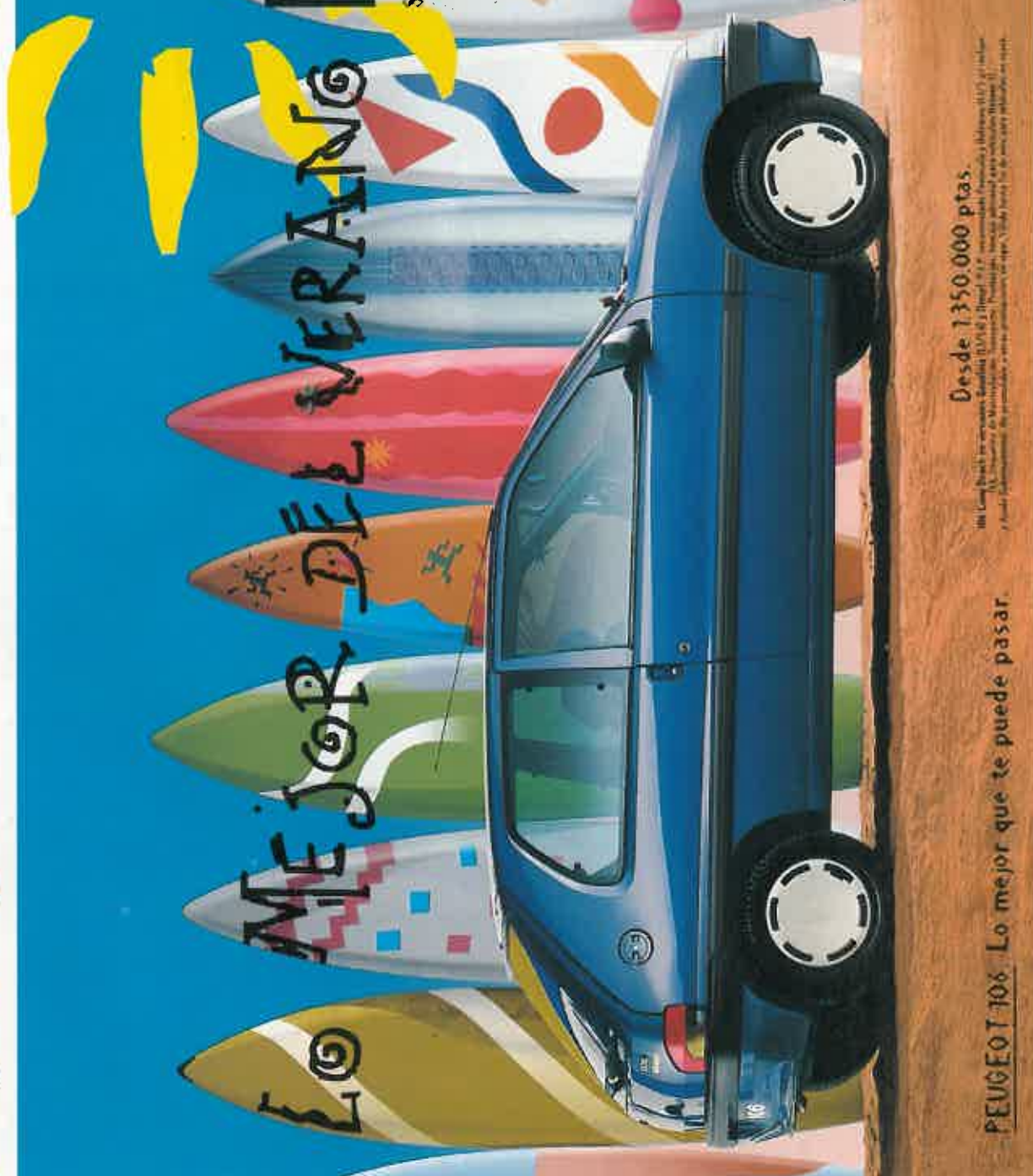
Y además, elevalunas eléctricos,

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.



Desde 1.350.000 ptas.

PEUGEOT 106. Lo mejor que te puede pasar.





FORD ESCORT CABRIO XR3i 1.8 16V

Paseo marítimo

SOL y cielo azul son sinónimos de verano. En automóvil, la mejor forma de disfrutarlos es con un descapotable, conformación de carrocería siempre relacionada con ambientes playeros, diversión y disfrute del automóvil como simple placer por pasear. En el caso del Escort Cabrio XR3i, además se dispone de una motorización muy deportiva y que satisface a los conductores más exigentes por sus excelentes prestaciones y un funcionamiento muy agradable. En el Escort Cabrio más potente, la capota dispone de aper-

tura automática eléctrica (opcional en el CLX 1.6i 16V) con la que basta pulsar una tecla para transformar el coche en un atractivo descapotado. También hay que decir que la apertura manual resulta muy sencilla y rápida, gracias a la sencillez del sistema. En esta circunstancia, el buen diseño del parabrisas evita en gran medida molestas turbulencias que perjudicarían a partir de cierta velocidad el confort de marcha. Otra diferencia entre las dos versiones del Escort descapotable es que en el XR3i el aire acondicionado

es equipamiento de serie, mientras que en el CLX habrá que pagar 171.000 más del precio de compra pesetas por él. A pesar de ser un cabriolet, este equipo se hará imprescindible si el uso del Escort es eminentemente estival; y es que hay zonas de veraneo en España en que será imposible resistir descapotado durante las horas cenitales de sol.

OTRAS OPCIONES:
FIAT PUNTO 60 S CABRIO
PEUGEOT 306 CABRIOLET 2.0i
VOLKSWAGEN GOLF CABRIO 2.0i

Volkswagen Golf, la leyenda viva.



Peugeot 306, un rutero descapotado.



Fiat Punto, un precio sin competencia.



Volkswagen Golf, la leyenda viva.

Precio: 3.556.000 pts.
Tamaño: 413,5 cm.
Nº de plazas: 5.
Versiones: Cabrio CLX 1.6i 16V y Cabrio XR3i 1.8 16V.
Potencia: 105.
Cilindrada: 1.796 c.c.
Velocidad máxima: 198 km/h.
Consumo medio: 9,0 l/100 km.

PRODUCE ENDORFINAS.*

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

Por ejemplo:

Te acercas al nuevo Laguna 16 V.

No sabes lo que te espera dentro.

Pero su diseño actúa sobre tí.

Como un mando a distancia.

Y tus endorfinas comienzan a subir.

Entras y te sientas a su volante. A medida

que descubres su equipamiento,

tus endorfinas siguen aumentando.

Por fin, giras la llave de contacto y sientes

bajo tu pie el poder de sus 140 CV.

Prepárate.

Tu nivel de endorfinas está a punto de alcanzar su máximo valor.



NUEVO
Laguna 16 V
140 C.V.

Unos lo disfrutan. Otros lo ven pasar.

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio.

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



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

RENAULT
recomienda elf

Bazar

Es buena hora para completar el equipo de nuestro coche. Nuevos e interesantes artículos salen al mercado, haciendo los desplazamientos más agradables y mejorando el mantenimiento del coche.



MANTENIMIENTO
Quita-alquitrán, abrillantador, renovadores y hasta polish con color contra el efecto solar.
Desde 495 Ptas.



AUPA
Portabarras polivalente.
4.295 Ptas.



A CUBIERTO
Deflector aislante para el parabrisas Norauto.
2.995 Ptas.

Agradecemos la colaboración, para la realización de este Bazar a la empresa NORAUTO. Centro Comercial Alcorcón. Parque Oeste, Ctra. Nacional V, Km 13,500.



MI COMPAÑERA
Portabicicletas.
Desde 995 Ptas.
Barras polivalentes Auto Maxi.
4.295 Ptas.



SOBRE LA MESA
Portatalas extensible autoadhesivo sobre el salpicadero.
195 Ptas.



AIRE FRESCO
Ventiladores eléctricos.
Desde 995 Ptas.



DESCANSO AL VOLANTE
Respaldo con elementos magnéticos que mejora el confort.
1.995 Ptas.



AIRE FRESCO
Ventiladores eléctricos.
Desde 995 Ptas.



AROMA FRESCO
Ambientadores.
Desde 395 Ptas.



TODO EL EQUIPO
Remolques para cada necesidad.
Desde 27.995 Ptas.



YA NO QUEMA
Cubierta térmica para el volante.
595 Ptas.

A LA SOMBRA
Parasoles.
Desde 695 Ptas.



FUERA BICHOS
Anti-insectos electrónico adhesivo para climas cálidos y húmedos.
1.695 Ptas.



TENGO HAMBRE
Calienta-biberones conectable al mechero.
4.995 Ptas.



¿QUE DESEAS?
Nevera-bar eléctrica.
Desde 10.995 Ptas.



¡QUE CALOR!
Termómetros.
Desde 795 Ptas.



JEAN PIERRE LAURENT / DIRECTOR COMERCIAL DE RENAULT

«Hay que fomentar que se cambie de coche cada cuatro o cinco años»

Acaba de cumplir 41 años y su aire bronceado y deportivo recuerda pasados años en Martinica, como responsable máximo de Renault. Profundo conocedor del mercado español, no en vano ha sido director de filiales, director de ventas y director de la red, antes de ser nombrado director general de Renault España Comercial.

NO es fácil hacer un balance de la situación del sector. Dependerá de si lo vemos desde el punto de vista del fabricante o desde el del vendedor. Como fabricantes, el momento es bueno. Los resultados lo demuestran. Ha habido una fuerte demanda en casi toda Europa, y FASA ha podido exportar una parte muy importante de su producción. Pero a nivel comercial es otra cosa. Hubo una recuperación el pasado año, debida en parte al Plan Renove y en parte a que el turismo funcionó muy bien, por lo que las ventas a alquiladores funcionaron también muy bien. Pero este año, tenemos un mercado que a comienzos de año pensábamos que iba a crecer alrededor de un 3 por ciento y semana a semana tenemos que revisar nuestras previsiones a la baja», asegura Laurent.

«Ahora pensamos que el mercado estará en los alrededores de los 870.000 coches. Si pormenorizamos más el análisis, observamos que el mercado de rent-a-car sigue creciendo mucho; que una parte del mercado de alquiler de larga duración y leasing operativo también funciona muy bien (porque cada vez son más las empresas que prefieren alquilar los coches que utilizan sus empleados, en vez de pagar kilometraje); pero que, en cambio, el mercado de coches particulares, sigue bajando. Ha descendido un 13,5 por ciento en abril y según nuestros datos, también bajará en mayo. La red

de concesionarios, vive de ventas a particulares, por lo que no dejan de estar preocupados porque su negocio continúa bajando», confirma.

—¿Qué está cambiando en el área comercial de los grandes fabricantes? Da la impresión de que los hombres responsables del comercio han tomado las riendas de las empresas. ¿Se compra hoy como se compraba ayer?

«Lo que está cambiando es la forma de comprar. Antes el coche era solamente un instrumento de placer y de prestigio. La línea del coche era lo más importante y después su precio y los costes de mantenimiento. Los clientes no estaban muy informados sobre la técnica del automóvil. Ahora la gente tiene que disfrutar al volante. Demanda equipamientos interiores cada día más completos, más confortables y más

seguros. El segundo cambio es en la cultura automovilística. Los clientes están cada día más informados. Bien por los medios especializados, bien porque cada día pregunta más a quien entiende. Pero el cambio más importante es el que afecta al poder económico de la familia que compra el coche. Los automóviles consumen gran parte de los ingresos familiares. Por tanto, los compradores (y aquí incluyo también a las sociedades o las empresas, como compradoras de coches) se fijan cada vez más en las condiciones globales de la compra. Por eso los compradores quieren cada vez más una prestación global al mejor precio posible», concluye.

«El mercado —continúa Laurent— se ha convertido en una guerra de promociones, con un cliente cada día más educado, que decide en el último minuto y analizando el resultado a largo plazo. Si no hay un incentivo muy fuerte, como el Renove o la reducción de la Tasa de Matriculación, el cliente no se anima. Se compra un usado, repara su viejo coche o busca alternativas».

—Eso significa inexorablemente que la red tiene que adecuarse al momento. ¿Está preparada la Red de Renault para afrontar los nuevos tiempos?

«La red también está cambiando muy rápidamente. A lo largo de estos últimos años hemos trabajado en diferentes fases. En la primera nos hemos asegurado la proximidad

« Los fabricantes no pedimos un mercado que crezca cada año un 20 por ciento; simplemente nos conformamos con que no descendan las ventas a particulares.

« Hay que dar facilidades para vender el coche usado. No se pueden vender coches nuevos si previamente no se venden los usados.

del servicio. Acercar a todos los clientes a los puntos de venta. Así, tenemos la red más amplia de España, con 1.460 agentes, 262 concesionarios y 14 filiales. En una segunda fase se ha procedido a la normalización de las instalaciones, para identificar al cliente con la marca. Finalizada la etapa de la creación de la red, se ha iniciado, hace cuatro o cinco años, la puesta en marcha de un plan de aseguramiento en la calidad en la reparación. Hoy nos encontramos en una situación de privilegio. Según las encuestas, somos la marca con mayor índice de satisfacción (en calidad de reparación y trato al cliente) de todas las marcas maximalistas», asegura el director general.

«En lo que estamos ahora, lo que podemos llamar última fase, es un programa de formación para que, además de la calidad, mejore el trato al cliente a nivel global. Desde el momento en que prueba el coche, la forma de realizar el pedido, o hasta facilitar la financiación, poniendo en marcha una nueva organización para estar mucho más cerca de los clientes; y nuestros primeros clientes son nuestros concesionarios. Estamos trabajando mucho en el trato con los concesionarios a nivel financiero», dice.

Dentro de pocas semanas se acaba el Plan Renove II, ¿qué prevén los fabricantes?

«El Plan Renove I fue un éxito en la medida que proporcionó un golpe de entusiasmo al sector. Era una ayuda al consumo, a los clientes. Y todo lo que significa ayudar al consumo, nos viene bien. Comparado con el plan Balladur en Francia, puedo decir que en España se reaccionó con más rapidez, pero con menos constancia. Yo creo más en operaciones que duran seis meses que en otras de un año o año y medio. Desde este punto de vista, el Renove ha sido un éxito. Pero yo creo que no se ha actuado sobre la raíz del problema. Cuando incentivas una venta para sustituir un coche de más de diez años, lo que estás haciendo es adelantar una venta, pero no fomentar el consumo. Adelantar una venta, porque un coche de 10 años se hubiera cambiado pronto», asegura.

«La gran diferencia —continúa argumentando— de España respecto a



otros países europeos es que aquí se renuevan los coches cada nueve años cuando la media europea es de poco más de cuatro años. Lo que tendríamos que hacer es fomentar el que la gente cambie de coche cada cuatro o cinco años, encontrando medidas que animen a esta rotación. Para ello, lo primero es que los clientes tienen que tener moral. Con la incertidumbre política, no se fomentan las ventas; la gente espera. Hay que tomar medidas para que la gente sea un poco más alegre a la hora de comprar; para que se anime. Y hay que tomar también medidas estructurales. La primera de estas medidas es dar facilidades para la venta. Para comprar un coche nuevo, lo primero que hay que hacer es vender el usado. Habrá que tomar medidas para facilitar la venta de usados. Porque hoy no es nada fácil».

Laurent avanza medidas: «La propuesta de cambio de matrículas es importante para animar a las ventas, diría que imprescindible. Estos coches usados tienen que entrar en el mercado perfectamente puestos a punto. Tienen que estar vendidos por una red de concesionarios oficiales que se comprometan a poner los coches a punto. Y la única forma de conseguirlo es con una ITV más drástica y con profesiona-

Hay que ir hacia una ITV más severa y que los talleres oficiales se comprometan a poner los coches usados, en un estado de correcto funcionamiento.

les del sector. En Francia, los concesionarios oficiales están autorizados a realizar las inspecciones técnicas durante unos días al mes. Los clientes que llevan sus coches a un concesionario saben que su reparación está homologada por la ITV. Nadie mejor que el taller oficial para asegurar la reparación y el mantenimiento. Si de verdad se exige que los coches estén en perfecto estado de mantenimiento, serán muchos los clientes que aprovechen para pasar a un coche nuevo. Finalmente, los tipos de interés. Sólo es posible animar las ventas con un precio del dinero más acorde con lo que se lleva en Europa. Nosotros vendemos el 80 por ciento de los coches con financiación y este porcentaje es similar en todas las marcas maximalistas. En Alemania o Francia, los tipos de interés están claramente por debajo del 10 por ciento. España tendrá que caminar hacia estos valores, tarde o temprano».

«Entiendo muy bien que el Gobierno quiera controlar el consumo privado como una manera de evitar la inflación. Ya la tasa actual es más alta de lo debido. Si el Gobierno pone en marcha medidas para incentivar el consumo privado, la inflación se le puede disparar. Es comprensible por tanto que no puede hacer un Plan Renove cada seis meses. Pero sí puede hacer algunas cosas importantes. Primero, igualar la presión fiscal sobre el automóvil con la media europea. Y segundo, tomar medidas de tipo estructural para agilizar el consumo, sin que se dispare la inflación. Los fabricantes no pretendemos cifras de ventas que crezcan cada año un 20 por ciento; nos conformamos con que no baje el mercado de los particulares. Entendemos que el consumo tiene que estar frenado, pero no que caiga como ocurre ahora si descontamos las ventas a rent-a-car», concluye.

En los últimos tiempos, los responsables de las marcas se contentaban con repetir machaconamente que para animar al sector es imprescindible la reducción fiscal. Laurent tiene el valor de hacer propuestas diferentes e imaginativas. Ahora sólo falta que, desde la administración, le hagan caso. ●

JOSÉ MARIA CERNUDA
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DIAZ

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



Hyundai ACCENT 1.5 GLS
12V 1495 cc. 90 CV



Hyundai LANTRA 1.8 GT
16V 1836 cc. 126 CV



Gama Hyundai ACCENT 4P desde 1.595.000 ptas.*

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

Gama Hyundai LANTRA desde 2.226.000 ptas.*

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

Oferta válida hasta el 30 de junio para unidades en stock
* Los precios incluyen IVA, transporte e impuesto de matriculación. (Península y Baleares).



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

Solicite más información llamando al

900 15 33 15

Más de 70 concesionarios a su servicio



BIOCOMBUSTIBLES LIQUIDOS

UN FUTURO MAS LIMPIO

Ante los síntomas de contaminación atmosférica, en el sector del automóvil se investiga la obtención de biocombustibles, derivados de productos agrícolas.

SUSTITUIR el petróleo como principal fuente de energía en la industria de la automoción es una de las asignaturas pendientes del siglo XX. Con toda seguridad el siglo XXI verá circular por sus carreteras coches impulsados por energía solar, por energía eléctrica o coches alimentados por combustibles derivados de la colza y la caña de azúcar. La cuestión es encontrar una alternativa a una energía finita

automoción puede ser una alternativa a la contaminación de las grandes urbes. En ciudades como la de Luxemburgo está en curso el desarrollo de autobuses de línea eléctricos. Sin embargo, queda mucho camino por andar. Inconvenientes como los de una autonomía escasa o los del alto peso y volumen de la batería están por solucionarse. Sin contar con el problema añadido que supone para el medioambiente el

manipular, destruir o almacenar el plomo de los acumuladores en desuso. En este campo, en la actualidad se está experimentando con baterías de litio, sodio o níquel. Aunque todo parece indicar que la energía mayoritaria para la automoción en un futuro próximo va a ser la proporcionada por los biocombustibles.

Los biocombustibles son todos aquellos combustibles líquidos que derivan de productos agrícolas. Si los biocom-

bustibles se obtienen a partir de semillas oleaginosas como el girasol, la colza o la soja, pasan a llamarse bioaceites. Si se forman a partir de cultivos azucareros o materias primas ricas en almidón se denominan bioalcoholes. Los bioaceites se utilizan para los motores diesel, bien en sustitución del gasóleo o bien mezclados con él. Los bioalcoholes se usan para mover motores de gasolina tras efectuar algunas modificaciones.

Mientras en Europa se ha experimentado con los bioalcoholes a nivel de demostración, en Brasil y Estados Unidos llevan utilizándose a gran escala en vehículos públicos y privados desde los años 80.

ASI SE HACE LA GASOLINA VEGETAL



y contaminante en continuo aumento de consumo. En los países comunitarios el sector del transporte copara el 98,3 por ciento del total de la energía.

Aunque la repercusión del automóvil sobre la destrucción de la capa de ozono sea en su conjunto menor del 10 por ciento, todo esfuerzo en pro de combustibles menos contaminantes es del todo necesario. Es por esto que en la Conferencia sobre Cambio Climático, recientemente celebrada en Berlín, se ha determinado estabilizar las emisiones de CO2 para el año 2000 y limitarlas en el 2010, al menos por parte de todos los estados miembros.

La energía eléctrica aplicada a la



MOTORES POLICARBURANTES

La entrada en escena de los alcoholes y los aceites vegetales vuelve a poner al día el concepto de motor policarburante, es decir, un motor capaz de ser alimentado por diferentes tipos de combustibles. Esto que parece una especie de utopía futura, es algo que ya se ha venido utilizando desde hace muchos años y que, hoy en día, gracias a la implantación de la electrónica en la gestión de los motores, no tendría ningún problema. El caso más estudiado es el motor diesel Elsbett. Este tipo de motor, utilizado con pro-

fusión en el ejército francés, permite utilizar indistintamente aceites vegetales o gasóleos derivados del petróleo. Su rendimiento mejora el del diesel convencional, ya que su temperatura de funcionamiento es muy baja y casi se puede prescindir del sistema de refrigeración. La reducción de las pérdidas térmicas, así como una menor necesidad de cargas sobre el motor, hace que este tipo de propulsores reduzcan su consumo y su nivel de emisiones considerablemente, con una fiabilidad absolutamente contrastada.

El principal problema de los biocombustibles radica en el elevado coste de producción. Por ello, la Comisión de las Comunidades Europeas ha presentado varias propuestas de exención de impuestos para este tipo de energía. En un principio, los estados miembros no deberán gravar los biocarburantes por encima del 10 por ciento de los impuestos especiales que se aplican a los carburantes convencionales. O lo que es lo mismo, los biocombustibles tendrán una reducción del 90 por ciento en impuestos especiales. Tributos que se recuperarían en casi su totalidad si se tiene en cuenta las nuevas y distintas actividades económicas que se generarían.

En España el coste de un litro de un biocarburante, libre de tasas, se equipara al precio de un litro de combustible convencional con impuestos incluidos, o sea unas 80 pesetas por litro. Mientras que en Estados Unidos se ha conseguido obtener biocarburantes a unas 16 pesetas/litro. De todos modos se prevé que, en un plazo de cinco años, sea posible abaratar hasta un 50 por ciento el precio de los biocombustibles, si se recurre a materias primas menos costosas que las empleadas: girasol, colza, cereales o remolacha. Y tendrán que transcurrir por lo menos diez años para que los biocombustibles sean competitivos. Lo inmediato es desarrollarlos a escala industrial, prever una red de distribución y realizar cultivos específicos.

Los biocombustibles no sólo son una alternativa energética menos contaminante respecto a los combustibles de origen fósil, sino también una solución parcial a los excedentes agrícolas. Se puede recuperar el 15 por ciento de las tierras de labranza que la Política Agraria Comunitaria (PAC) obliga al abandono, si se destinan al cultivo de productos industriales.

La Unión Europea pretende dar así salida a los excedentes agrícolas, frenar el desempleo de las zonas rurales, la migración hacia las zonas urbanas y evitar la desertización por abandono del cultivo. Lo inmediato es determinar los cultivos más rentables y adecuados al clima y suelo

de cada país. En España el CIEMAT (Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas) es el encargado de investigar y desarrollar los biocombustibles líquidos para su producción. Dadas las características de nuestro clima y suelo, parece ser que el girasol sería el cultivo propicio para la producción de éter metílico. Mientras que el etanol se obtendría de cultivos energéticos y, además, a partir de residuos forestales agrícolas como la paja, para abaratar su coste.

Las investigaciones realizadas por el CIEMAT se centran sobre todo en la obtención de bioetanol. Un bioalcohol de alto rendimiento energético, de fácil producción y sobre todo con grandes ventajas medioambientales por el bajo contenido de CO2 y azufre.

Para el año 2005 se tendrá que cumplir el objetivo marcado por la Comisión de las Comunidades Euro-



peas de sustituir el 5 por ciento de los carburantes fósiles, por los de origen agrícola o biocombustibles. Lo extraordinario es que ese 5 por ciento va a suponer el cultivar unos 7 millones de hectáreas.

El cambio de siglo traerá consigo también un cambio en los carburantes. Al principio tímidamente —en el 2010 el 15 por ciento de los combustibles empleados para el transporte deberá proceder de fuentes renovables— hasta que su definitiva evolución permita desprendernos de la energía derivada del petróleo. Una fuente de energía finita y más contaminante.

S.G.P.

LEXUS LS 400

VIRTUDES

Equipamiento de lujo

Confortable y silencioso

Frenos potentes

DEFECTOS

Precio elevado

Sólo se comercializa con caja de cambios automática

PRECIO: 11.100.000 PTAS.

LEXUS LS 400

El gran mandarín

Es probablemente el coche más lujoso y grande que proviene de oriente. Ahora el nuevo Lexus LS 400 ofrece más espacio interior, mayor potencia y menos peso.





Viajar en el Lexus LS 400 es hacerlo envuelto de comodidad y silencio. Los amplios asientos delanteros se gradúan eléctricamente y permiten un sinfín de posturas. Los reposacabezas y la altura de los cinturones también disponen de un reglaje eléctrico.



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

LEXUS es la división de Toyota de coches de lujo que cuenta con dos representantes: el Lexus GS 300 y el Lexus LS 400, la estrella de la marca. Ambos modelos se comercializan solamente con caja de cambios automática. El Lexus LS 400 pertenece a ese segmento de berlinas de lujo que causan envidia a la mayoría de los mortales. Basta con citar sus rivales más directos para abstraer la imaginación hacia un mundo inalcanzable para muchos:

BMW 740i V8, Maserati Quattroporte o Mercedes S 420. Todos ellos por encima de los diez millones de pesetas.

A simple vista, el nuevo Lexus LS 400 se diferencia de los demás coches sobre todo por su tamaño, el abundante y exclusivo equipamiento de serie y por último el elevado precio. Todo a lo grande. Al bajarse del coche, uno se maravilla por su silencio, la comodidad rayana en el aburrimiento y una suavidad de comportamiento en grado extremo.

Por fuera, la carrocería del nuevo Lexus 400 presenta una estética ligeramente reformada. Sus casi cinco metros de longitud llaman la atención por lo elegante y sobre todo por unas líneas fluidas que le otorgan un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,27. Un indi-



ce sumamente bajo y alcanzado por muy pocos coches. La principal ventaja de una aerodinámica lograda radica en una mejora de niveles de ruido y en un menor consumo de combustible.

Si bien la longitud del Lexus se mantiene, la distancia entre ejes se ha incrementado para esparcimiento sobre todo de los pasajeros de la parte posterior. Estos disponen ahora de mayor espacio, que ya de por sí era grande en el anterior Lexus. La altura libre hasta el techo, sin embargo, no es muy generosa. Salida de aire, dos mecheros con sus respectivos ceniceros en las puertas, dos luces de lectura de mapas, un reposabrazos central que hace las veces de mesita-bar o dos ganchos para perchas plegables por seguridad, son parte de los ele- ♦♦♦



La columna de la dirección se gradúa de forma eléctrica en altura y en profundidad para facilitar al máximo la conducción.

mentos que harán más cómodos los viajes a las personas que se sientan en la parte trasera.

El maletero también se beneficia de la mayor distancia entre ejes permitiendo cargar mayor número de equipaje. De todos modos, si tenemos en cuenta las dimensiones del Lexus, 463 litros de volumen de maletero no son para tirar cohetes. El Seat Toledo, por ejemplo, cubica 550 litros. En el maletero del Lexus va ubicada la rueda de repuesto, de tamaño normal, y una útil caja de herramientas. El maletero se abre mediante pulsador desde el interior, con llave desde el exterior o con el mando a distancia. Se puede bloquear con llave el pulsador interior que abre el maletero.

Con tan sólo la tapicería en piel como opción, que por cierto es calurosa y deslizante, es obvio que el equipamiento de serie dispone de todo. Citaremos los elementos poco comunes como la preinstalación telefónica; el dispositivo de control de velocidad; la regulación de la altura de faros así como el lavafaros; el botiquín de primeros auxilios debajo del asiento del conductor; el ajuste eléctrico del volante en altura y profundidad; un parasol de dimensiones reducidas encima del retrovisor interior, por cierto, los tres retrovisores son electrocrómicos (reducen automáticamente el nivel de reflejo); sistema antirrobo con inmovilizador y por último lo mejor, un equipo de alta fidelidad de los buenos, con siete altavoces y diseñado en exclusiva por Pioneer para Lexus. El CD se oculta tras una de las dos guanteras delanteras y dispone de un cargador automático para seis discos.

La exclusividad del Lexus se respira nada más entrar. Al conectar la llave de arranque, el volante se coloca en la última posición programada. Al quitar la llave, el volante se retira y eleva al máximo para fa-

cilitar la salida del vehículo. Una vez sentados, la postura al volante se personaliza con todo tipo de reglajes, todos ellos eléctricos: riñoneras, reposacabezas, respaldo, longitud de banqueta, inclinación y hasta altura del cinturón. Dos memorias hacen innecesario volver a repetir la operación de ajuste si uno no es el único conductor. La instrumentación es grande y clara para no distraer la atención y el climatizador permite graduar temperaturas distintas tanto para conductor como pasajero.

El motor con 19 caballos más que en la anterior versión, responde con nervio, pero apabulla más por su silencio. El coche acelera y se recupera veloz, aunque los 264 caballos de potencia no impresionan como en un deportivo. El Lexus es un coche de cierto peso, con cambio automático y enfocado a satisfacer por su suavidad y por lo dócil, en esto es único. Los frenos, con grandes dis-



Imponente y silencioso es el motor de 264 caballos de potencia máxima.

cos ventilados en las cuatro ruedas y apoyados por el ABS, son muy potentes y casi infatigables.

La transmisión por caja de cambios automática es posible que retracte a más de uno, pero es una maravilla. Es práctica, suave y rápida. Dispone de cuatro marchas y dos relaciones: una más larga para economizar gasolina y otra que cambia a menos vueltas para una conducción más alegre. La llave de contacto se extrae sólo cuando la palanca del cambio está en la posición P (parking), y para mover la palanca desde este enclave hacia las distintas marchas, es obligatorio pisar el freno o pulsar una tecla desbloqueadora.

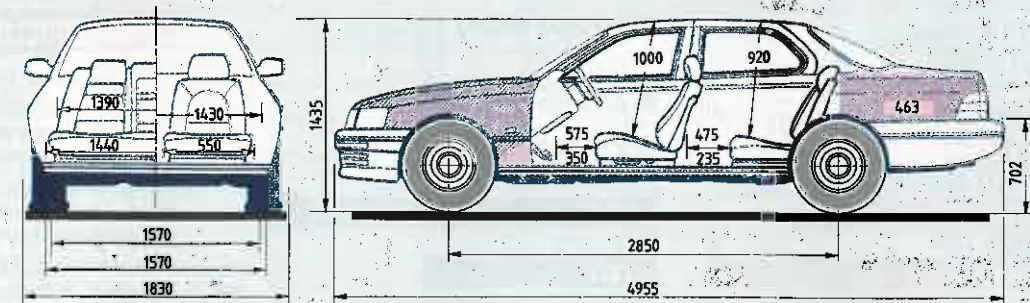
El comportamiento del Lexus por carreteras de primer orden es impecable. La suspensión neumática modulada electrónicamente, actúa sobre la dureza de los amortiguadores para adaptarlos a todo tipo de firme. Además, dispone de un mecanismo de regulación de altura capaz de bajar el nivel de la carrocería cuando se circula por autopistas a velocidades altas. No se comporta tan bien por carreteras estrechas y serpenteantes. Adolece de poca agilidad y la carrocería se inclina a la entrada de las curvas. Por carreteras resbaladizas la tracción trasera es domada por un sistema de control de tracción que actúa sobre la inyección.

Por último, un buen argumento de compra podría ser la oferta de garantía: seis años, los tres primeros no se cobran materiales como aceite o bujías; primer juego de neumáticos de recambio gratis; servicio de recogida a domicilio y préstamo de un Toyota Carina; y posibilidad de devolución del dinero si en los 30 primeros días o 1.000 kilómetros no le convence el Lexus.

S.G.P.

FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque motor y culata de aleación. Distribución: Cuatro árboles de levas accionados mediante correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de 5 apoyos Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.969 c.c. Diámetro del cilindro: 87,5 mm. Carrera: 82,5 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 264 CV (194 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 37 mkg (365 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: 95 RON sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de 4 marchas controlada electrónicamente. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 34,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 45,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera servoasistida variable en función de la velocidad. Vueltas volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 12 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 315 mm). Traseros: Discos ventilados (Ø 307 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Neumática de doble horquilla independiente en las cuatro ruedas de regulación electrónica y control de altura. Amortiguadores hidráulicos con muelles de limitación de rebote.

RUEDAS

Neumáticos: 225/60R 16. Llantas de aluminio 7Jx16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.680 kg. Capacidad del depósito de combustible: 85 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **250**

ACELERACION (seg.)

400 m. salida parada **16,2**

1.000 m. salida parada **28,7**

De 0 a 100 km/h **8,7**

Recorriendo (metros) **140**

RECUPERACION (seg.)

400 m. desde 40 km/h en 4ª **14,6**

1.000 m. desde 40 km/h en 4ª **27,4**

De 80 a 120 km/h en 4ª **5,4**

recorriendo (metros) **150**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 21,1 km/h de promedio **16,1**

CARRETERA

A 90 km/h de cruce **9,8**

En conducción rápida **17,9**

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruce **12,1**

A 140 km/h de cruce **14,6**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **13,8**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **566**

FRENOS

A 60 Km/h: **18 m.** A 100 Km/h: **48 m.** A 120 Km/h: **68,8 m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **38,9 dB.** A 60 Km/h **56,8 dB.** A 90 Km/h: **60,5 dB.** A 120 Km/h: **64,2 dB.** A 140 Km/h: **66,7 dB.** A Tope: **75,3**

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Reloj 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 inclinación	●		
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 en piel: 350.000 pesetas.



FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 km/h)



CONCLUSION

El Toyota Lexus y sus rivales entran en el segmento de las grandes berlinas de lujo. Este tipo de coches muestran tres atributos que los diferencian de los demás: precio, tamaño y equipamiento. Los tres en grado superlativo. En precio, el Mercedes 420 de la clase S, como no, es el que gana con diferencia. El japonés, con prestaciones a la par, una calidad muy buena, una terminación impecable y la mejor oferta de equipo de serie, tiene un precio que no se puede calificar de barato, pero, después del BMW 740, es el más razonable. En cuanto al supercoche italiano, el Maserati Quattroporte, se le nota su fabricación casi artesanal.

ACELERACION (De cero a 100 km/h, en segs)



VELOCIDAD MAXIMA (km/h)



COMPRADOR

TOYOTA

Importador: Nipauto, S.A. Plaza de Cánovas del Castillo 4. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 429 97 84. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 39 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 1.100.000 ptas. Plazos: 48 de 285.718 ptas. Precio final aplazado: 14.824.463 ptas.

COSTE POR KM.

Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 70,9 ptas/km. Coste financiero: 183 ptas/km. Coste por km. 254 ptas/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 69.957 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 629.239 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.

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 hincha en caso de accidente en el lado del conductor.

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

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	65.000	Serie
145 1.4i Luxe	1.945.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
145 1.6i	1.999.000	1.596	103	185	11,0	8,6	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
145 1.7i 16V	2.573.000	1.712	129	200	9,8	9,2	409,3	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
145 2.0 TDS Luxe	2.447.000	1.929	90	178	12,0	6,3	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	65.000	Serie
146 1.4i Base 5p	1.900.000	1.351	90	178	12,5	8,7	409,3	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	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	2.488.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
155 1.8 Twin Spark Lux	2.957.000	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	Serie
155 2.5 TD "S"	3.540.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
164 2.0 Twin Spark Súper	4.291.000	1.995	146	210	9,9	8,6	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	6.250.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	6.485.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Q4	7.702.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD Súper	4.820.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie

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	2.105.400	2.184	72	138	360,5	167.800	Serie	106.800	50.850

AUDI

A4 1.8	3.380.000	1.781	125	205	10,5	8,5	447,9	270.000	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie
A4 1.8 Turbo	3.904.000	1.781	150	222	8,3	8,4	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie
A4 1.8 Turbo Quattro	4.351.000	1.781	150	220	8,4	9,3	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6	4.248.000	2.598	150	220	9,1	9,8	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6 5 Vel. Aut.	4.546.000	2.598	150	220	9,3	10,2	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.6 V6 Quattro	4.691.000	2.598	150	218	9,1	10,6	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.8 V6	5.090.000	2.771	174	230	8,2	9,8	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.8 V6 5 Vel. Aut.	5.388.000	2.771	174	230	8,4	10,4	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 2.8 V6 Quattro	5.532.000	2.771	174	229	8,2	10,6	447,9	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A4 1.9 TDI	3.484.000	1.896	90	183	13,3	5,3	447,9	270.000	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	167.000	Serie
80 2.6 V6 Avant	4.571.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.6 V6 Avant Quattro	5.097.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	64.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 S2 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
Coupe 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
Coupe 2.0 16V	4.105.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 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
Coupe 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
Coupe 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
Coupe 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
Coupe S2 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	5.084.000	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 S6 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 S6 4.2 V8 Quattro	10.008.000	4.172	290	249	5,9	15,1	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A6 2.5 TDI	4.952.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
A6 2.5 TDI 140 CV 6 Vel.	5.459.000	2.461	140	208	9,9	6,4	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
A6 2.5 TDI Avant 6 Vel.	5.857.000	2.461	140	208	10,1	6,8	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
A6 2.6 V6 Avant	5.459.000	2.598	150	205	10,1	10,5	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
A6 2.6 V6 Quattro Avant	5.991.000	2.598	150	204	10,3	11,6	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
A6 2.8 V6 Avant	6.225.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
A6 2.8 V6 Avant Quattro	6.751.000	2.771	174	205	10,1	10,5	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	179.000	Serie
A6 S6 V8 Quattro Avant	10.292.000	4.172	290	247	6,0	15,2	479,7	Serie	141.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
A8 V6 2.8	7.744.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A8 V6 2.8 Quattro	8.411.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A8 V6 2.8 Aut.	8.100.000	2.771	174	225	10,2	11,6	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
A8 4.2 Quattro Triptonic	11.135.000	4.172	300	250	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	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 de sobrevaloración del coche usado.

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

Tempo 1.4 L:
Hasta 260.000 pesetas de descuento.

Tempo gasolina:
Climatizador automático gratis, u oferta equivalente de 200.000 pesetas.

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

Croma:
Hasta 300.000 pesetas de sobretasación de 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	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● ZX 1.8i Aura Break	2.434.000	1.761	90	180	13,8	8,0	426,0	168.485	38.971	Serie	Serie	Serie	177.125	84.103	72.307
● ZX 1.9 D Advantage Break	2.471.575	1.905	71	161	16,0	6,0	426,0	168.485	38.971	Serie	Serie	Serie	177.125	84.103	72.307
● ZX 1.9 TD Advantage Break	2.657.000	1.905	92	179	11,8	6,3	426,0	168.485	38.971	Serie	Serie	Serie	177.125	84.103	72.307
● Xantia 1.6i X	2.462.000	1.580	89	175	13,4	8,9	444,0	190.000	49.976	31.202	31.202	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 1.8i Tentation	2.720.000	1.761	103	188	12,5	8,5	444,0	190.000	49.976	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 1.8i X	2.667.000	1.761	103	188	12,5	8,5	444,0	190.000	49.976	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 1.8i SX	2.932.000	1.761	103	188	12,5	8,5	444,0	190.000	49.976	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 1.8i SX Aut.	3.151.000	1.761	103	179	16,0	9,3	444,0	190.000	49.976	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 1.8i Prestige	3.052.000	1.761	103	188	12,5	8,5	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 2.0i SX	3.273.000	1.998	123	198	11,5	9,7	444,0	Serie	49.976	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 2.0i SX Aut.	3.491.000	1.998	123	195	13,6	10,3	444,0	Serie	49.976	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 2.0i VSX	3.627.000	1.998	123	198	11,5	9,7	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 2.0i VSX Aut.	3.844.000	1.998	123	195	13,6	10,3	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 2.0i 16V VSX	4.435.000	1.998	155	213	10,6	10,1	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	72.307
● Xantia 1.9 D Tentation	2.859.000	1.905	71	160	17,6	6,5	444,0	190.000	Serie	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	68.623
● Xantia 1.9 D X	2.838.000	1.905	71	160	17,6	6,5	444,0	190.000	49.976	31.202	31.202	Serie	188.019	87.459	68.623
● Xantia 1.9 TD X	3.105.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	190.000	49.976	31.202	31.202	Serie	188.019	87.459	68.623
● Xantia 1.9 TD Tentation	3.147.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	190.000	Serie	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	68.623
● Xantia 1.9 TD SX	3.410.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	190.000	49.976	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	68.623
● Xantia 1.9 TD Prestige	3.480.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	68.623
● Xantia 1.9 TD VSX	3.873.000	1.905	92	180	12,5	6,7	444,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	188.019	87.459	68.623
● XM 2.0i 16V SX	4.224.000	1.998	135	205	9,8	9,7	470,8	Serie	60.566	Serie	Serie	Serie	250.218	83.198	Serie
● XM 2.0i Turbo CT VSX	5.202.000	1.998	150	215	8,7	10,6	470,8	Serie	60.566	Serie	Serie	Serie	Serie	83.198	Serie
● XM V6i VSX	5.905.000	2.849	170	222	8,9	12,2	470,8	Serie	60.566	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● XM V6i VSX Aut.	6.243.000	2.849	170	220	9,9	13,5	470,8	Serie	60.566	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● XM V6i 24V Exclusive	7.801.000	2.975	200	235	8,0	11,4	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● XM 2.1 TD SX	4.741.000	2.088	110	192	11,9	6,8	470,8	Serie	60.566	Serie	Serie	Serie	250.218	83.198	Serie
● XM 2.5 TD VSX	5.880.000	2.446	130	201	11,2	7,7	470,8	Serie	60.566	Serie	Serie	Serie	Serie	83.198	Serie
● XM V6i VSX Break	6.136.000	2.975	170	217	10,1	12,4	496,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	83.198	Serie
● XM 2.1 TD SX Break	4.972.000	2.088	110	184	12,8	7,2	496,3	Serie	60.566	Serie	Serie	Serie	250.218	83.198	Serie
● Evasion Turbo DX	3.777.000	1.905	92	161	16,6	8,3	445,4	153.084	47.605	Serie	Serie	Serie	191.355	62.540	Serie
● Evasion Turbo DSX	4.475.000	1.905	92	161	16,6	8,3	445,4	Serie	47.605	Serie	Serie	Serie	Serie	62.540	Serie
● Evasion 2.0i X	3.170.000	1.998	123	177	13,1	10,2	445,4	153.084	47.605	Serie	Serie	Serie	191.355	62.540	Serie
● Evasion 2.0i SX	3.846.000	1.998	123	177	13,1	10,2	445,4	Serie	47.605	Serie	Serie	Serie	191.355	62.540	Serie
● Evasion 2.0i Turbo CT SX	4.159.000	1.998	150	195	10,0	10,9	445,4	Serie	47.605	Serie	Serie	Serie	191.355	62.540	Serie
● Evasion 2.0i Turbo CT VSX	4.562.000	1.998	150	195	10,0	10,9	445,4	Serie	47.605	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Ex. 2.0i CT VSX 6 Plaz.	4.638.000	1.998	150	195	10,2	10,9	445,4	Serie	47.605	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción (1): Opción conjunta que incluye los elevadores eléctricos delanteros, cierre centralizado, asientos traseros plegables, limpia luneta trasera, lunas tintadas y pintura metalizada: 93.397 ptas. Opción (2): Opción conjunta que incluye los elevadores eléctricos delanteros, cierre centralizado, llantas de aleación, lunas tintadas y pintura metalizada: 106.481 ptas. NOTA (3): Opción conjunta que incluye los elevadores eléctricos delanteros, cierre centralizado, mando a distancia de apertura de puertas, espejo retrovisor derecho eléctrico: 75.173 ptas.

DAEWOO

● 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	Serie	80.000	Serie

DAIHATSU

Charade TR 1.3i 16V 3p	1.784.536	1.295	90	170	10,8	6,8	368,0	155.031	24.367	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Applause 1.6i 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	3.684.856	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	202.880	32.361	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Feroza 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

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	34.089.000	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

● 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					45.000
● Cinquecento Suite	1.215.000	903	41	140	18,0	6,0	322,5	Serie	20.000	17.500	Serie					Serie
● Cinquecento Sporting	1.215.000	1.108	54	150	13,8	6,5	322,5	150.000	20.000	Serie	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	8,4	364,5		20.000							
Uno 1.0 Sting 5p	1.145.000	1.108	50	152	13,9	8,4	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	16,5	6,8	376,0		25.000							Serie
● Punto 55 EL 6 Vol. 3p	1.454.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0		25.000	20.000	20.000					Serie
● 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			Serie
● Punto 75 S 3p	1.433.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	150.000	25.000							Serie
● 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				Serie
● Punto 75 SX 3p	1.580.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	60.000	150.000		Serie
● Punto 75 ELX 3p	1.649.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	60.000	150.000		Serie
● Punto 90 SX 3p	1.754.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000		Serie
● Punto 90 ELX 3p	1.854.000	1.581	90	178	11,5	8,3	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000		Serie
● Punto QT 3p	2.210.000	1.372	136	200	7,9	8,5	377,0	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● Punto 60 S Cabrio	2.450.000	1.242	60	150	15,0	7,1	376,0		25.000							Serie
● Punto 90 ELX Cabrio	2.775.000	1.581	90	170	12,3	8,9	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	64.000	Serie
● Punto 55 S 5p	1.410.000	1.108	55	150	16,5	6,8	376,0		25.000							Serie
● Punto 60 SX Selecta 5p	1.840.000	1.242	60	150	17,5	6,9	376,0	150.000	25.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000		Serie
● Punto 75 S 5p	1.503.000	1.242	75	170	12,0	6,9	376,0	150.000	25.000							Serie



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
● Dedra 1.8 Le LE	2.649.000	1.750	101	185	12,5	8,5	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● Dedra 1.8 Le LS	2.879.000	1.750	101	185	12,5	8,5	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● Dedra 2.0 Le 16V LX	3.495.000	1.995	139	210	9,4	9,6	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● Dedra TD LE	2.961.000	1.929	90	180	12,9	6,3	434,3	200.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000	Serie
● Dedra TD LS	3.180.000	1.929	90	180	12,9	6,3	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● Dedra 2.0i 16V LS S.Wagon	3.434.000	1.995	139	202	10,0	9,7	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● Dedra 2.0i 16V LS 4WD S.W.4x4	4.011.000	1.995	139	195	10,3	10,8	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● Dedra TD LS S. Wagon	3.264.000	1.929	90	174	13,3	8,0	434,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● Kappa 2.0 20V LE	4.200.000	1.998	145	205	9,8	10,3	468,7	Serie	70.000	Serie	Serie	Serie	125.000	Serie	Serie
● Kappa 2.0 20V LE Aut.	4.500.000	1.998	145	200	11,4	10,7	468,7	Serie	70.000	Serie	Serie	Serie	125.000	Serie	Serie
● Kappa 2.4 20V LE	4.400.000	2.446	175	215	9,2	11,1	468,7	Serie	70.000	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	Serie
● Kappa 2.4 20V LS	4.700.000	2.446	175	215	9,2	11,1	468,7	Serie	70.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Kappa 2.0 24V LS	5.730.000	2.959	204	225	8,0	11,6	468,7	Serie	70.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Kappa 3.0 24V LS Aut.	6.030.000	2.959	204	220	9,8	11,5	468,7	Serie	70.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Kappa 2.4 10V TD LE	4.400.000	2.387	124	193	11,5	7,6	468,7	Serie	70.000	Serie	Serie	Serie	125.000	Serie	Serie
● Kappa 2.4 10V TD LS	4.700.000	2.387	124	193	11,5	7,6	468,7	Serie	70.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Defender 90 TDI 3p	3.085.000	2.495	112	130	16,6	9,9	388,3								
Defender 90 TDI T. Lona	2.902.000	2.495	112	130	16,6	9,9	388,3								
Defender 110 TDI 3p	3.340.000	2.495	112	125	18,6	10,2	443,8								
Defender 110 TDI 5p	3.555.000	2.495	112	125	18,6	10,2	443,8								
Discovery TDI 3p	3.481.000	2.495	112	146	18,5	8,1	453,8	317.000	52.500	Serie	Serie	Serie		126.000	
Discovery TDI 5p	4.171.000	2.495	112	146	18,5	8,1	453,8	Serie	52.500	Serie	Serie	Serie		Serie	126.000
Discovery TDI Lupo 5p	4.408.000	2.495	112	146	18,5	8,1	453,8	Serie	52.500	Serie	Serie	Serie		Serie	126.000
Range Rover LSE Aut Class. 8.120.000	4.275	202	188	10,6	18,0	463,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	126.000
Range Rover TDI Sp. Classic 4.749.000	2.495	112	150	19,6	8,8	447,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	126.000
● Range Rover 4.0 SE (95)	7.701.000	3.950	190	188	10,7	15,6	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	Serie
● R. Rover 4.6 HSE Aut. (95)	9.282.000	4.554	225	196	10,1	18,1	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	Serie
● R. Rover 2.5 DT (95)	7.242.000	2.497	136	167	14,8	9,9	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	(1)
● R. Rover 2.5 DSE (95)	7.701.000	2.497	136	167	14,8	9,9	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	Serie

NOTA: La caja de cambios automática es opcional en todos los Discovery y Range Rover TDI: 263.000 ptas. En los nuevos Range Rover de la gama 95 la caja de cambios automática tiene un precio de 321.000 Ptas. Opción (1): Airbag para conductor y acompañante: 200.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● Lexus GS 300 Aut.	7.769.000	2.997	212	230	8,8	11,8	495,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Lexus LS 400 V8 Aut.	11.100.000	3.969	264	250	7,5	12,7	499,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Esprit Turbo	11.910.080	2.174	228	243	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.462.080	2.174	264	272	4,7	13,8	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Elan SE	5.742.080	1.588	165	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Mahindra CJ 340	1.556.000	2.112	75	115	11,8	339,0									
Mahindra CJ 540	1.858.000	2.112	75	115	11,8	375,0									

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
Ghibili	8.589.000	1.995	306	265	5,7	13,8	422,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Shamal	10.700.000	3.217	325	260	5,3	13,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Quattroporte	11.916.000	2.790	284	260	5,9	14,5	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Quattroporte Aut.	12.114.000	2.790	284	260	5,9	14,5	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● 121 1.3i 16V	1.688.960	1.324	73	164	11,4	6,6	380,0	210.000	35.000	41.000					
● 323 GT-R 4WD	4.067.840	1.840	185	210	7,1	10,0	408,0	220.000			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● MX-3 1.8i V6 24V	3.695.000	1.845	136	202	8,5	9,7	422,0	Serie	65.000		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● MX-5 1.8i 16V	3.687.000	1.839	133	197	8,7	8,5	395,0	215.000	60.000		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 626 2.0i 16V 4p	2.852.600	1.991	117	200	10,4	8,5	469,5	225.000	80.000		Serie	Serie	Serie	197.200	Serie
● 626 2.0i 16V 5p	2.986.500	1.991	117	200	10,4	8,5	469,5	225.000	80.000		Serie	Serie	Serie	197.200	Serie
● Xedos 6 V6 2.0i	4.212.600	1.995	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
● C 180	4.390.000	1.799	122	193	12,2	9,3	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 200	5.413.000	1.998	136	198	10,8	9,5	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 220	5.843.000	2.199	150	210	10,4	9,6	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 280	6.702.000	2.799	193	230	8,8	11,9	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 36 AMG	10.873.137	3.606	280	250	6,9	11,8	449,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● C 200 D	4.832.000	1.997	75	160	18,4	7,1	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 220 D	5.212.000	2.155	95	175	16,3	7,4	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● C 250 D	5.734.000	2.497	113	190	14,8	7,5	448,7	Serie	157.568	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 200	5.539.000	1.998	136	200	11,5	9,5	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 220	6.059.000	2.199	150	210	10,6	9,8	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 280	6.815.000	2.799	193	230	9,1	12,1	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie
● E 320	7.748.000	3.199	220	235	8,0	12,3	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 420	9.778.000	4.196	279	250	6,8	12,9	474,0	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 220 Coupé	7.443.000	2.199	150	210	10,6	10,0	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 320 Coupé	9.010.000	3.199	220	235	8,0	12,3	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 220 Cabriolet	8.883.000	2.199	150	210	10,6	9,7	465,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 320 Cabriolet	11.221.000	3.199	220	230	8,7	12,5	465,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● E 200 Familiar	6.266.000	1.998	136	188	11,6	10,1	476,5	Serie	181.120	Serie	Serie	Serie	Serie	147.456	Serie



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
TATA TELCO															
Telcoport 2.0D	2.075.240	1.948	68				440,0	Serie		Serie	Serie	Serie			
Telcoport 2.0D	1.899.400	1.948	68				456,0								

TOYOTA

● Carina E 1.6i 16V XU 4p	2.495.800	1.587	116	195	11,3	7,6	453,0	180.000	50.000	Serie	Serie	Serie			
● Carina E 1.6i 16V XU 5p	2.572.800	1.587	116	195	11,3	7,6	453,0	180.000	50.000	Serie	Serie	Serie			
● Carina E 2.0i 16V GLI 4p	3.012.800	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	175.000		
● Carina E 2.0i Full Equip 4p	3.187.800	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Carina E 2.0i 16V GLI 5p	3.083.800	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	175.000		
● Carina E 2.0 D 4P	2.905.800	1.974	73	165	16,4	6,1	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie			
● Carina E 2.0 D 5P	2.982.800	1.974	73	165	16,4	6,1	453,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie			
● Camry 2.2i 16V	4.557.800	2.164	136	205	9,7	9,1	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Camry V6 24V	5.644.800	2.959	188	225	8,8	11,2	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Celica 1.8i 16V	3.088.800	1.762	115	200	10,2	7,9	442,5	Serie		Serie	Serie	Serie			
● Celica 2.0i 16V	4.492.800	1.988	175	225	8,1	9,4	443,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Supra 3.0i Biturbo	10.306.800	2.997	330	250	5,1	12,4	452,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Supra 3.0i Bitur. Targa	10.581.800	2.997	330	250	5,1	12,4	452,0	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
● Rev - 4	3.022.700	1.998	129	170	10,1	9,3	370,5	200.000	47.657	Serie	Serie	Serie			
● Four Runner V6	4.075.700	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	47.657	Serie	Serie	Serie			
● Four Runner 3.0 TD	4.276.100	2.982	125	160	14,5	11,2	447,0	Serie	47.657	Serie	Serie	Serie			
● Four Runner 3.0 TD V6	4.678.700	2.982	125	165	14,5	12,1	447,0	Serie	47.657	Serie	Serie	Serie			

Nota: Todos los Carina E sin Aire acondicionado tendrán una reducción en el precio de venta al Público de 180.000 pesetas.

UMM

100 DA Techo Lona	2.366.495	2.498	78	121	24,9	12,5	413,0								
100 DA Techo Duro	2.410.656	2.498	78	121	24,9	12,5	413,0								
100 DTI Techo Lona	2.614.365	2.498	110	140	21,5	13,8	413,0								
100 DTI Techo Duro	2.640.481	2.498	110	140	21,5	13,8	413,0								
100 DTI Marathon	2.994.989	2.498	110	140	21,5	13,8	413,0								
121 DA Techo Lona	2.587.963	2.498	78	121	24,9	12,5	485,7								
121 DTI Techo Lona	2.826.416	2.498	110	140	21,5	13,8	485,7								

VOLKSWAGEN

● Polo 1.0 Fox 3p	1.352.000	1.043	45	145	21,4	6,5	371,5		51.000	41.000	41.000	(1)	125.000		63.000
● Polo 1.3 Fox 3p	1.464.000	1.296	55	156	16,3	6,9	371,5		51.000	41.000	41.000		125.000		63.000
● Polo 1.3 Confort 3p	1.604.000	1.296	55	156	16,3	6,9	371,5		51.000	41.000	41.000	Serie	125.000		63.000
● Polo 1.3 Confort Plus 3p	1.686.000	1.296	55	156	16,3	6,9	371,5		51.000	Serie	Serie	Serie	125.000		63.000
● Polo 1.6 Confort 3p	1.650.000	1.598	75	172	12,5	7,5	371,5	172.000	51.000	41.000	41.000	Serie	125.000	(2)	63.000
● Polo 1.6 Confort Plus 3p	1.732.000	1.598	75	172	12,5	7,5	371,5	172.000	51.000	Serie	Serie	Serie	125.000	(2)	63.000
● Polo 1.6 Sport 3p	1.893.000	1.598	75	172	12,5	7,5	371,5	172.000	51.000	41.000	41.000	Serie	125.000	Serie	63.000
● Polo 1.0 Fox 5p	1.430.000	1.043	45	145	21,4	6,5	371,5		51.000	41.000	41.000	(1)	125.000		63.000
● Polo 1.3 Fox 5p	1.542.000	1.296	55	156	16,3	6,9	371,5		51.000	41.000	41.000		125.000		63.000
● Polo 1.3 Confort 5p	1.682.000	1.296	55	156	16,3	6,9	371,5		51.000	41.000	41.000	Serie	125.000		63.000
● Polo 1.3 Confort Plus 5p	1.766.000	1.296	55	156	16,3	6,9	371,5		51.000	Serie	Serie	Serie	125.000		63.000
● Polo 1.6 Confort 5p	1.728.000	1.598	75	172	12,5	7,5	371,5	172.000	51.000	41.000	41.000	Serie	125.000	(2)	63.000
● Polo 1.6 Confort Plus 5p	1.812.000	1.598	75	172	12,5	7,5	371,5	172.000	51.000	Serie	Serie	Serie	125.000	(2)	63.000
● Polo 1.6 Sport 5p	1.971.000	1.598	75	172	12,5	7,5	371,5	172.000	51.000	42.000	42.000	Serie	125.000	Serie	63.000
● Golf 1.4 CL 3p	1.887.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		51.000		57.000	94.000		132.000	
● Golf 1.6 CL 75 3p	2.046.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		51.000		57.000	Serie		132.000	
● Golf 1.6 GL 75 3p	2.210.000	1.598	75	168	14,0	8,1	402,0		51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Golf 1.6 Rolling Stones 3p	2.350.000	1.595	100	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	
● Golf 1.9 CL D 3p	2.158.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		51.000			57.000	Serie		132.000
● Golf 1.9 GL TD 3p	2.587.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Golf 1.9 GL TD 3p	2.823.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Golf 1.9 TD 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	
● Golf 1.9 CL D 5p	2.249.000	1.896	64	156	12,9	6,0	402,0		51.000		64.000	Serie		132.000	
● Golf 1.9 GL TD 5p	2.713.000	1.896	75	165	15,5	6,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Golf 1.9 GL TD 5p	2.949.000	1.896	90	178	12,8	5,0	402,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Golf 1.9 TD 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 Avant	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 Avant	3.823.000	1.984	115	190	14,2	8,9	402,0		82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	132.000
● Golf 1.8 CL Variant	2.322.000	1.781	75	165	14,9	8,1	434,0	215.000	51.000	(3)	64.000	Serie	203.000	113.000	132.000
● Golf 1.8 GL Variant	2.639.000	1.781	90	177	12,8	8,4	434,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000	113.000	132.000
● Golf 1.9 CL D Variant	2.475.000	1.896	64	154	18,6	6,1	434,0		51.000	(3)	64.000	Serie	203.000	113.000	132.000
● Golf 1.9 CL TD 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 1.8 CL	2.251.000	1.781	90	180	12,5	8,2	438,0	215.000	51.000		64.000	Serie		132.000	
● Vento 1.8 GL	2.511.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	215.000	51.000	Serie	64.000	Serie	203.000		132.000
● Vento 1.8 GL Aut.	2.665.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Vento 2.0 GL	2.619.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Vento 2.0 GT	3.135.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	Serie	51.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	132.000
● Vento 1.9 CL D	2.281.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0		51.000		64.000	Serie		132.000	
● Vento 1.9 GL TD	2.695.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Vento 1.9 GL TDI	2.941.000	1.896	90	180	14,0	5,3	438,0	215.000	51.000	Serie	Serie	Serie	203.000		132.000
● Corrado 1.6 V	4.195.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	82.000	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	
● 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



Pacto de colaboración entre ICI y Honda España

LAS empresas ICI Autocolor y Honda Automóviles España han firmado un acuerdo de colaboración destinado a reducir las emisiones por disolventes de pintura. Como consecuencia de este acuerdo, la red comercial de Honda Automóviles usará las pinturas basadas en agua del fabricante ICI, del cual suministrará a los concesionarios Honda la formación para la utilización de su pintura, denominada Aquabase. La principal ventaja de esta pintura es la reducción del 70 por ciento de las emisiones por disolventes.

Nuevos cargos en Aselube

DURANTE la última reunión ordinaria de la Junta Directiva de la Asociación Española de Lubricantes (Aselube) se procedió al nombramiento de Pascual Olmos, en representación de Repsol distribución, como presidente y a José Herrero, en representación de BP Oil España, como vicepresidente de la Asociación. Ambos habían venido ocupando con brillante trayectoria los mismos cargos hasta la fecha. La continuidad de los objetivos marcados por la Asamblea General queda así asegurada. En este momento, Aselube engloba a las 23 compañías más importantes en el sector.

Cables flexibles de caucho Bayer

LOS cables flexibles de conexión de aparatos, cuyas cubiertas tienen la denominación de tipo EM2 según la

norma VDE, se pueden fabricar ya con material elastómero. El elastómero base de esta tubería flexible es el Levapren® 500 HV, un material de etileno-acetato de vinilo de Bayer. Estos cables flexibles de caucho se utilizan en el sector de baja tensión para el suministro eléctrico de maquinaria móvil.

Nueva llanta Momo de aleación

LA última novedad de Momo en el mundo de las llantas de aleación se llama Arrow. Una vez más, Momo se adelanta a su tiempo y presenta un diseño que combina la vanguardia más original con la elegancia más exquisita. Con este nuevo modelo de llanta, fabricado con una aleación de aluminio de extraordinaria calidad, se reduce el peso de la llanta de forma considerable, me-



jorando la relación peso potencia del automóvil, a la vez que se facilita la labor de los amortiguadores en su función de seguir las irregularidades del terreno y mantener el coche «pegado al asfalto».



Cómplices irrumpe en el mundo de los rallyes

LA firma de ropa sport wear francesa, Cómplices, apuesta una vez más por la juventud. Laurent Cohen, director general de esta entidad, ha llegado a un acuerdo con el joven piloto de rallyes, Alberto San Segundo, para patrocinar su participación en el 2º Trofeo Fiat Cinquecento, certamen que se desarrolla dentro del Campeonato de España de Rallyes, entre los que se incluyen pruebas de asfalto y de tierra, por todo el territorio nacional. A través de este acuerdo, Cómplices mantendrá una presencia constante en las pruebas que componen este trofeo.



Seis empresas españolas proveen a GM

GENERAL Motors, que compra bienes y servicios a multitud de compañías de todo el mundo, ha distinguido a seis empresas españolas con el honor de figurar entre los 154 Proveedores del Año 1994. Este reconocimiento ha recaído en dos empresas aragonesas, Filtros Mann y Espackdis; dos vascas, Inauxa y Matrici; una catalana, Metalbages y una castellana, Iberofon Plásticos.

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	
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 V6 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	850.000
FORD FIESTA 1.4 GHIA	93	
FORD MONDEO 1.6 CL A/A	94	1.950.000
FORD MONDEO 1.8 CLX A/A	93	
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 2.0i CLX A/A	92	1.850.000
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	1.360.000
OPEL VECTRA GT 16V F/E	93	
OPEL VECTRA MERIT	94	2.150.000
PEUGEOT 106 1.4 XT A/A	93	
PEUGEOT 205 SR 5P	90	1.050.000
PEUGEOT 306 XR 1.6	93	1.480.000
PEUGEOT 405 1.8 EMBASSY	94	
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	
RENAULT 21 TXE BROKER F/E	94	1.950.000
RENAULT 21 TXE NEVADA 7P	90	



YAMOVIL COMPRA AUTOMOVILES

SEMINUEVOS

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

CENTRAL DE COMPRAS:
C/ EMBAJADORES, 139.

VENTAS:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
EMBAJADORES, 139

GRANDES Y DEPORTIVOS

ALFA ROMEO 155 2.5 V6 FE	92	1.980.000
BMW 318 IS COUPE FE	94	
BMW 320i COUPE FE	92	2.850.000
BMW 520i F.E.	91	2.750.000
BUICK PARK AVENUE ULTRA	93	
CITROËN ZX VOLCANO A/A	92	1.550.000
CHEVROLET CAMARO AUT. FE	94	
FORD ESCORT 1.6 CABRIO	91	1.850.000
FORD ESCORT COSWORTH	93	3.250.000
FORD ESCORT XR3i 105CV A/A	94	
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	
LANCIA DELTA INTEGRALE A/A	92	2.350.000
LANCIA THEMA 2.0i	89	
MERCEDES 300 E FE	90	
MERCEDES 500 E FE	94	
MERCEDES C-280 ELEGANCE	93	
MITSUBISHI ECLIPSE 16V FE	92	
MITSUBISHI ECLIPSE 16V	95	
MITSUBISHI ECLIPSE GS TUR	91	
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	
OPEL CALIBRA 2.0i F.E.	92	2.180.000
OPEL OMEGA 2.0 16V FE	94	
OPEL OMEGA 2.6i CD F.E.	92	2.350.000
PEUGEOT 405 MI 16V A/A	90	

MOTOR DIESEL E INDUSTRIALES

CITROËN AX 1.4 TD	94	
CITROËN AX TRD	93	
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	
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	
FORD EXPLORER 4.0 AUT. FE	94	
FORD MAVERICK 2.4	94	
FORD TRANSIT D COMBI	92	1.875.000
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. Consultenos. 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. Aquilinos. Tel: (91) 657 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.

VOLKSWAGEN Golf GTI 4p. Aire acondicionado, muy cuidado, garantizado. Precio: 875.000 ptas. Teléfono: 725 86 21/22.

TWINGO 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.

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 66. 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. Entra-

da: 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.

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

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

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

PORSCHE 968 CABRIOLET

Rojo. Año 92
Completamente equipado.
5.500.000 ptas.

Tel: 415 00 19
(Noches)

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 nacional,

cuero. Precio: 2.250.000 ptas. Facilidades. Extras. Tel: 725 86 21/22.

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

MERCEDES 190 E. ABS, A/A. Garantía escrita. Precio: 1.175.000 ptas. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN AX. Varios modelos, procedentes de cambio, interesantes. Tel: 725 86 21/22.

CITROËN CX. Fam., diesel, 7p. revisado. Tel: 725 86 21/22.

RENAULT Clio RT 1.7. A/A, D/A. 40.000 Km, 1 año de garantía. Tel: 725 86 21/22.

AUSTIN Montego. Muy cuidado, barato. Teléfono: 725 86 21/22.

BX 19 GT. A/A, barato. Tel: 725 86 21/22.



¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
C/ Basauri, 17
Madrid 28023

ENVIENOS 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) 553 97 59. Junto con el cupón envíe el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Viajes S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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

Modelo	Año	Ptas/mes(*)	Precio
BMW 520i A/A ABS 16V	1990	38.390	1.890.000
CITROËN AX 1.6D 5P	1991	21.359	1.150.000
CITROËN XANTIA 1.9 DIESEL A/A	1991	45.671	2.190.000
CITROËN XANTIA 1.9 DIESEL A/A	1991	51.827	2.690.000
FIAT UNO 70 SX A/A	1991	15.234	750.000
FORD ESCORT 1.6i 4P CABRIOLET	1991	32.296	1.590.000
FORD ESCORT 1.6i 4P	1991	26.234	1.390.000
FORD MONDEO 2.0i 16V	1991	42.409	2.590.000
HONDA 1.6 LEGEND 2.7i 24V V6 FIE	1991	40.421	1.990.000
MERCEDES 190E	1991	63.765	3.090.000
MERCEDES 190E 24V FIE	1991	79.015	3.890.000
MERCEDES 300E FIE	1991	68.859	3.190.000
OPEL FRONTERA 2.0i 16V	1991	44.484	2.190.000
HONDA ACCORD 3.2i 16V AIRBAG ABS	1991	44.484	2.190.000
PEUGEOT 605 SRDI	1991	50.578	2.490.000
FORD FIESTA 1.3i 3P	1991	16.047	790.000
RENAULT 21 FIE A/A ABS LLANTAS	1991	22.146	1.090.000
FORD ESCORT XR3i CABRIOLET	1991	37.378	1.590.000
SEAT CORDOBA 1.9D CLS 0 km	1991	30.773	1.415.000
SEAT TOLEDO 1.8i GLX	1991	24.172	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. TELÉFONO: 468 46 08. FAX: 527 99 70. 28045 MADRID

Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELÉFONO: 528 10 38. FAX: 530 02 77. 28045 MADRID

EN MÁLAGA. Avda. VELÁZQUEZ, 47. TELÉFONO Y FAX: (95) 231 31 08

Motor 16

A. ARGÜELLES

Andrés Mollado, 78. Tels.: 549 57 88 - 549 84 71. 28015 Madrid
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

SEGURIDAD

a la hora de
COMPRAR
SU AUTOMOVIL

ALFA ROMEO	MES	BX 1.6 RS, 89	20.000	LANCIA	MES	PORSCHE	MES	VOLKSWAGEN	MES
33 1.7, 88, A/A	16.000	BX TZD TURBO, 92, A/A	38.000	DEDRA 2.0 IE, 92, A/A	41.000	911 CAR 4 TARGA, 92	124.000	GOLF 1.8 INV, 87	35.000
75 2.0, 86	20.000	CX 2.5 GTI TUR, 85	16.000	THEMA TURBO 16V, 89	42.000	911 SC, 82	60.000	GOLF CABRIO GLT, 87	20.000
164 TURBO, 91, A/A	57.000	XANTIA 2.0i SX, 93	59.000	Y-10 TURBO, 86	10.000			GOLF GL AUT, 90, A/A	29.000
AUDI	MES	XM V6, CUERO, 91	47.000	MERCEDES-BENZ	MES	RENAULT	MES	GOLF GL 1.8, 3P, 92	33.000
90 2.2 INV, 89	46.000	ZX 1.6 i AV, 5P, 92	34.000	190 2.0 AUT, 84, A/A	27.000	CLIO RN 1.4, 91	23.000	GOLF 1.8 GTI, 89	25.000
100 2.2 E, 90	44.000	ZX 1.9 i VOLCAN, 91	28.000	260 E 5V, 87	59.000	CLIO RT 1.4 3P, A/A, 91	22.000	GOLF GTI 1.8, 90	28.000
100 2.6 i, 93	80.000	ZX 1.9 i VOLCAN, 91	28.000	300 CE, 90	100.000	R-19 TSE, 90	23.000	GOLF 2.0 GTI, 3P, 93	51.000
100 2.8 AVANT V6, 92	78.000	FERRARI	MES	300 E, 24V, 93	98.000	R-21 GTS, 88	17.000	GOLF GTI CAB, 83	48.000
COUPE CABRIO, 92	98.000	348 TB, FIE, 92	273.000	300 E, AUT, 92	110.000	R-21 NEV, TXE, 87, A/A	23.000	PASSAT 1.8 INV, 85	11.000
COUPE 20V, QUATT, 90	62.000	FIAT	MES	300 E, 24V, 90	95.000	R-21 TURBO, 88, A/A	32.000		
		CROMA 2.0 IE, 89, A/A	24.000	300 TD TUR, RAN, 93	115.000	R-21 TXE NEV, A/A, 87	21.000		
		TEMPRA 1.4, 90	18.000	500 SE, 92	112.000	R-21 TXE, 87	19.000		
		TEMPRA 1.6 S, 92	52.000	560 SEC, 92	72.000	R-21 TXE AUT, A/A, 90	33.000		
		UNO 60 S 5P, 91	17.000			R-25 TXI, 91, A/A	41.000		
		FORD	MES	NISSAN	MES	ROLLS ROYCE	MES	VOLVO	MES
		GRANADA 2.8 GHIA, 81	11.000	PRIMERA 2.0 i SLX, 90	35.000	SILVER SPIRIT, 85	220.000	480 ES, 94, A/A	28.000
		MONDEO 2.5 V6 24V, 95	77.000	SUNNY SGX, 3P, 91, A/A	24.000			740, 90, A/A	28.000
		ORION 1.6 GHIA, 91	24.000					850 TS, 94, A/A	107.000
		ORION 1.6 i, A/A, 84	12.000	OPEL	MES	SAAB	MES		
		SCORPIO 2.0 GHIA, 91	33.000	ASTRA GSR 2.0 16 V, 92	45.000	9000 CST 2.3, A/A, 92	78.000		
		SIERRA 2.0i, 88	19.000	CALIBRA 2.0i, 91	40.000				
		SIERRA 2.0 GHIA 83	14.000	CALIBRA 2.0i, 92	48.000				
		TAUNUS 2.3, 80	14.000	KADETT 1.7 VAN D, 91	23.000				
		CHRYSLER	MES	OMEGA 2.0 16V, 94	83.000				
		LEBARON 3.0 COU, 92	44.000	VECTRA GT 2.0 T, 90	36.000				
		CITROËN	MES	PEUGEOT	MES	SEAT	MES		
		AX 14 IMAGE, 90	18.000	205 RALLYE, 90	20.000	IBIZA 1.5, 87	11.000		
		AX 14 GT, 91, A/A	21.000			RITMO 65, 82	12.000		
		AX 14 TRS, 87	14.000						
		BX ATENAS 1.6, 89, A/A	20.000						

Compramos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

No lo dude, venga y pregunte por nuestras ofertas

Comprando
aquí su
coche
puede
ser
gratis



REVISADOS
Y GARANTIA
HASTA 12
MESES

para que usted
elijá el suyo

400 vehículos en stock

MODELO	AÑO	Ptas/mes(*)	PRECIO
BMW 520i A/A ABS 16V	1990	38.390	1.890.000
CITROËN AX 1.6D 5P	1991	21.359	1.150.000
CITROËN XANTIA 1.9 DIESEL A/A	1991	45.671	2.190.000
CITROËN XANTIA 1.9 DIESEL A/A	1991	51.827	2.690.000
FIAT UNO 70 SX A/A	1991	15.234	750.000
FORD ESCORT 1.6i 4P CABRIOLET	1991	32.296	1.590.000
FORD ESCORT 1.6i 4P	1991	26.234	1.390.000
FORD MONDEO 2.0i 16V	1991	42.409	2.590.000
HONDA 1.6 LEGEND 2.7i 24V V6 FIE	1991	40.421	1.990.000
MERCEDES 190E	1991	63.765	3.090.000
MERCEDES 190E 24V FIE	1991	79.015	3.890.000
MERCEDES 300E FIE	1991	68.859	3.190.000
OPEL FRONTERA 2.0i 16V	1991	44.484	2.190.000
HONDA ACCORD 3.2i 16V AIRBAG ABS	1991	44.484	2.190.000
PEUGEOT 605 SRDI	1991	50.578	2.490.000
FORD FIESTA 1.3i 3P	1991	16.047	790.000
RENAULT 21 FIE A/A ABS LLANTAS	1991	22.146	1.090.000
FORD ESCORT XR3i CABRIOLET	1991	37.378	1.590.000
SEAT CORDOBA 1.9D CLS 0 km	1991	30.773	1.415.000
SEAT TOLEDO 1.8i GLX	1991	24.172	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. TELÉFONO: 468 46 08. FAX: 527 99 70. 28045 MADRID

Paseo de las Delicias, 65 Bis. TELÉFONO: 528 10 38. FAX: 530 02 77. 28045 MADRID

EN MÁLAGA. Avda. VELÁZQUEZ, 47. TELÉFONO Y FAX: (95) 231 31 08

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 BREAK	1992	18.390	12 MESES
PEUGEOT 405 SRDI	1991	30.265	12 MESES
PEUGEOT 605 SRDI	1991	50.578	12 MESES
PEUGEOT 605 SVI	1990	40.421	12 MESES
PEUGEOT J5 COMBI 9 LUXE	1992	35.546	12 MESES
AUDI 100 CD A/A 1.6 C/C	1987	20.109	12 MESES
CITROËN AX 1.6D 5P	1993	23.559	12 MESES
CITROËN XANTIA 1.9 DIESEL A/A	1994	43.671	12 MESES
CITROËN BX GTI A/A 1.6 C/C	1990	18.078	12 MESES
CITROËN XANTIA 1.6V A/A ABS FIE	1993	31.796	12 MESES
CITROËN XANTIA 1.9	1993	51.827	12 MESES
CITROËN ZX 1.8 i AURA	1994	34.023	12 MESES
CITROËN ZX 4 i SPORT A/A	1992	32.296	12 MESES
FORD MONDEO 2.0i 16V	1994	54.640	12 MESES
FORD TRANSIT COMBI 5	1996	44.684	12 MESES
LANCIA THEMA 8 32V FERRARI FIE	1990	39.609	12 MESES
RENAULT CLIO 1.4 i	1991	19.297	12 MESES
SEAT TOLEDO 2.0i GT A/A ABS FIE	1992	30.265	12 MESES
SEAT IBIZA 1.5 A/A	1991	14.726	12 MESES
SEAT TOLEDO 1.8 GLX	1992	24.172	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





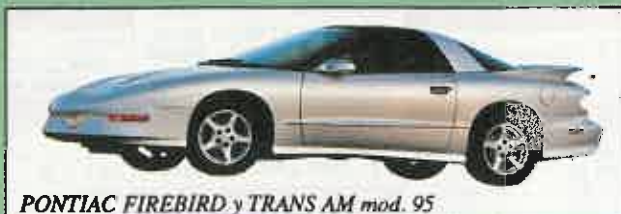
COMPRAR Y VENDER



APROVECHE NUESTRA EXPERIENCIA DE MÁS DE 10 AÑOS



MERCEDES BENZ Clase S



PONTIAC FIREBIRD y TRANS AM mod. 95



BMW M-3 Coupe



CHEVROLET TAHOE Gasolina y Diesel

AUTOMÓVILES GENERAL ORAA
C/ GENERAL ORAA, 63 (PARKING) TEL: 562 06 02 - FAX: 562 06 94
28006 MADRID

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 94.

MERCEDES 500 SE. Año 92, rojo almandino, cuero negro, muy equipado, 51.000 Km. Tel: (91) 562 11 26.

MERCEDES 500 SE. Año 93, gris plomo, cuero negro, F/E, a matricular, 31.000 Km. Tel: (91) 562 06 48.

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

MERCEDES 500 SL. Año 91, azul náutico

met., cuero gris, perfecto, 48.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 94.

MERCEDES SL 320. Año 94, plata met., cuero negro, F/E, 16.000 km, a matricular. Tel: (91) 562 11 26.

MERCEDES SL 600. Año 94, negro, cuero negro, 7.000 Km, como estreno, a matricular. Tel: (91) 562 06 48.

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 94.

BMW 325i 4p. Año 92, rojo calypso, 1 airbag, techo, suspensión M-Tecnic, alarma BMW, equipo de sonido. Teléfono: (91) 562 11 26.

PORSCHE Carrera 2 Coupé. Año 91, rojo, cuero negro, doble airbag, asientos eléctricos, radiocasete, alarma, a

matricular, 44.000 Km. Tel: (91) 562 06 48.

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 94.

AUDI A4 2.6. Año 95, rojo rubí, 4 meses de uso, 8.000 Km, garantía oficial Audi, precio muy interesante. Tel: (91) 562 11 26.

DODGE Viper RT/10. Año 95, riguroso estreno. Tel: (91) 562 06 48.

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 94.

GMC Tiphon. Año 93, motor 6V turbo 300CV, negro, cuero negro, full equipo, 17.000 Km, a matricular. Teléfono: (91) 562 11 26.

MITSUBISHI Montero Corto gasolina V6. Año 93, color verde/beige met., perfecto, pocos Km. Tel: (91) 562 06 48.

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 94.

TOYOTA Land Cruiser HDJ 80. Año 90, gris oscuro metalizado, llantas, aire, techo. Tel: (91) 562 11 26.

TOYOTA Lexus LS 400. Año 92, full equipo, verde metalizado, cuero beige, a matricular, impecable. Teléfono: (91) 562 06 48.

SAAB 9000 CD 4P. Año 90, azul marino, perfecto. Teléfono: (91) 562 06 02.

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

PORSCHE Carrera 2 Tip-Tronic. Año 92, azul marino metalizado, cuero, full equipo, sólo 14.000 Km. Teléfono: (91) 562 11 26.

BMW 840 Ci. Modelo del 95, verde boston metálico, cuero beige, 5.000 Km, sólo estrenado. Garantía BMW. Precio interesante. Tel: (91) 562 06 48.

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

LOTUS Sprit Turbo Aniversario. Modelo del 90, serie limitada, color de carrocería y tapicería de cuero exclusivos, 27.000 Km. Absolutamente impecable. Tel: (91) 562 06 02.

CHEVROLET Corvette ZR1. Año 91, color rojo, cuero rojo, full equipo, 35.000 kilómetros, perfecto estado. Tel: (91) 562 06 94.

Motor 16

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

30 Años en el sector del automóvil nos avalan. Vehículos revisados y garantizados por escrito.

MERCEDES PAGODA AUT.-3.500.000 PTAS
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 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 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 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 190 E 2.6 FE 1990-47.846 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 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 35.885 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
VOLKSWAGEN ESC. 1600 INY.-1.500.000 PTAS
VOLKSWAGEN ESC. 1600 INY.-1.500.000 PTAS

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

VALEDMORO
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 ST	81	390.000
MERCEDES 2000	81	450.000
FORD FIESTA 1.4 3P	87	475.000
SEAT Ibiza 1.5 DISCO	90	475.000
CITROËN BX 1.9 TRD	83	475.000
SEAT Ibiza 1.5 AA	89	475.000
RENAULT 5 GTL	90	545.000
CITROËN AX 11 CHALLENGE	90	545.000
RENAULT 5 GTL	88	575.000
OPEL CORSA 1.5 D	88	675.000
OPEL KADETT 1.6	88	675.000
OPEL KADETT 1.6 S CC EE	88	690.000
OPEL CORSA 1.2 S	90	690.000
FIAT TIPO 1.4 3 MG	90	690.000
OPEL CORSA 1.0 5P EE CC	92	690.000
CITROËN AX GT CC EE	88	720.000
VW GOLF 1.6	85	725.000
AUDI 200 TURBO FE	92	725.000
CITROËN AX 1.1 SIGNO EE CC	90	735.000
CITROËN AX SPORT	90	745.000
FORD FIESTA 1.4 CLX 3P	91	745.000
CITROËN AX 11 TRE CC EE	93	775.000
LADA NIVA	90	775.000
PEUGEOT 309 LOOK	90	775.000
CITROËN AX SPORT 1.4 GT	91	775.000
PEUGEOT 205 1.1 WINNER	91	790.000
CITROËN AX 1.4 GT	92	790.000
RENAULT EXPRESS GTL BREAK	91	790.000
SUZUKI SWIFT GTI 16 V	87	790.000
CITROËN AX 1.4 IMAGE EE CC	90	790.000
OPEL KADETT 1.6 D VAN COMBI	88	790.000
VW GOLF 1.8 SPRINTER	88	790.000
FIAT UNO 60 3P	92	825.000
CITROËN AX 1.4 T2D CC EE	90	825.000
RENAULT CLIO 1.1	92	840.000

Canalcar

350 COCHES

**CERTIFICAMOS
POR ESCRITO
QUE NUESTROS
VEHICULOS NO
HAN TENIDO
GOLPE
ESTRUCTURAL**

SUZUKI SANTANA 413 SAM	90	840.000
CITROËN BX 16 TRS AA EE CC	90	875.000
OPEL KADETT GSI 2.0 EE CC	88	875.000
SUZUKI SAMURAI 413	90	880.000
VW GOLF GTI 3P EE CC	89	880.000

RENAULT CLIO 1.2 RL	92	890.000
CITROËN AX 1.4 GT	92	890.000
OPEL KADETT B&N 1.7D COMBI	90	890.000
OPEL VECTRA 1.6S	89	925.000
OPEL KADETT 1.6 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 1.5 CLX DA EE CC	90	945.000
SUZUKI SAMURAI CABRIO	93	970.000

Canalcar

350 COCHES

**FACILIDADES
DIGANOS COMO
QUIERE PAGAR**

FORD FIESTA 1.8S AA	90	875.000
CITROËN AX GT 5P AA CC EE	92	875.000

Canalcar

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

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

Canalcar

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 214 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 1.8 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 1.8D	92	1.275.000

Canalcar

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

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

Canalcar

350 COCHES

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

ROVER 114 GTI 18V FE	91	1.275.000
PEUGEOT 205 GTD PLUS	92	1.275.000
OPEL ASTRA 1.8 GLS CC EE DA	92	1.275.000
FORD ESCORT 1.6 16V	93	1.275.000
VW GOLF GTI 1.6 EE CC	90	1.275.000

RENAULT CLIO 1.9 RN DIE 5P	90	1.275.000
PEUGEOT 205 GTI AA DA EE	91	1.275.000
SAAB 9000 1.6 FE	88	1.275.000
CITROËN ZX 1.8i AV AA CC EE	91	1.290.000
FORD FIESTA 1.8D 3P	94	1.325.000
FORD ORION 1.8 DIESEL AA	91	1.325.000
SEAT TOLEDO 1.8 GLX AA DA	92	1.345.000
FIAT TIPO 2.0 16V AA CC EEDA	91	1.375.000
OPEL ASTRA 1.8i GT EE CC	93	1.375.000
OPEL ASTRA 1.8i GT EE CC	93	1.375.000
RENAULT 19 1.4 CHA RN	92	1.375.000
SUZUKI SEDAN 1.8 GLX	93	1.375.000
VW GOLF GTI 1.8 EE CC	90	1.375.000
VW GOLF 1.8i GL DA	92	1.375.000
OPEL CORSA 1.4 IS AA	94	1.375.000
OPEL VECTRA 2.0i AA CC DA	90	1.375.000
VW GOLF 1.8i 16V AA DA EE	90	1.375.000
OPEL ASTRA 1.8i 4P CC DA	92	1.375.000
CITROËN ZX 1.8i AURA AA CC	92	1.380.000
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 GT AA CC	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

Canalcar

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

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

RENAULT 19 RTI 16V FE	94	1.875.000
FORD TRANSIT 90 MIXTA 70CV	93	1.895.000
BMW 730i 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
JEEP CHEROKEE FE 3M G	90	1.975.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V AA DA	91	2.100.000
OPEL VECTRA DIAMOND AA	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0i GT AA CC	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0i GT FE	93	2.150.000
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 910i 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 D&R2 TO AA	92	2.350.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	93	2.350.000
PEUGEOT 405 SRTD AA DA	92	2.350.000
PEUGEOT 405 GRDT 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 2.8 FE	93	2.450.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA	93	2.450.000
PEUGEOT 405 GRDT FAM AA	93	2.450.000
AUDI 80 2.8 FE	92	2.475.000
VOLVO 940 STVA FAM FE CA	92	2.475.000
FORD MONDEO 2.0i GHIA FE	93	2.480.000
MERCEDES 190E 2.3i GLIA 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	92	2.650.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.650.000
ROVER 820 Si FE	92	2.650.000
CHRYSLER VOYAGE FE	92	2.650.000
MERCEDES 190 1.8 AA CC EE	92	2.650.000
CITROËN XANTIA 2.0 16V FE	93	2.675.000
NISSAN TERRANO II TD FE	93	2.750.000

Canalcar

350 COCHES

**LEA Y COMPARE
CON LA
NUESTRA LAS
DEMAS
GARANCIAS**

OPEL ASTRA 1.7 DIESEL DA	93	1.825.000
VW GOLF 1.8i	92	1.550.000
FORD SCORPIO 2.0i FE	91	1.575.000
LANCIA DELTA 1.8 AA CC DA	92	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0i AA RC	91	1.575.000
OPEL VECTRA 2.0 CC 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 2.0 EXPRE AA CC	92	1.575.000

PEUGEOT 106 XSI AA EE CC	94	1.575.000
RENAULT CLIO 1.8 RSI AA DA	93	1.590.000
VW GOLF GTI 160 FE	90	1.650.000
OPEL ASTRA 1.8i GT FE	93	1.675.000
SUZUKI VITARA JHT FE	93	1.675.000
FORD TRANSIT 90 COMBI 6 B	93	1.675.000
JEEP WRANGLER DA	92	1.675.000
RENAULT 21 TD AA CC DA	93	1.675.000
FORD ESCORT 1.8 GHIA AA CC	93	1.725.000
AUDI 90 2.2i AA CC EE DA ABS	89	1.750.000
VOLVO 746 FAM AA CC DA EE	90	1.775.000
VW CORRADO 16V DA CC EE	89	1.775.000
OPEL ASTRA GSI CC DA	92	1.790.000
FORD TRANSIT 100 CL	92	1.790.000
OPEL ASTRA GSI 2.0i AA DA EE	92	1.875.000
VOLVO 440 GTL AA EE CC DA	92	1.875.000

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 90 MIXTA 70CV	93	1.895.000
BMW 730i 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
JEEP CHEROKEE FE 3M G	90	1.975.000
OPEL CALIBRA 2.0 16V AA DA	91	2.100.000
OPEL VECTRA DIAMOND AA	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0i GT AA CC	94	2.125.000
OPEL VECTRA 2.0i GT FE	93	2.150.000
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 910i 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 D&R2 TO AA	92	2.350.000
PEUGEOT 306 XTDT FE	93	2.350.000
PEUGEOT 405 SRTD AA DA	92	2.350.000
PEUGEOT 405 GRDT 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 2.8 FE	93	2.450.000
PEUGEOT 405 DT BREAK AA	93	2.450.000
PEUGEOT 405 GRDT FAM AA	93	2.450.000
AUDI 80 2.8 FE	92	2.475.000
VOLVO 940 STVA FAM FE CA	92	2.475.000
FORD MONDEO 2.0i GHIA FE	93	2.480.000
MERCEDES 190E 2.3i GLIA 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	92	2.650.000
RENAULT ESPACE 2.2 TXE FE	91	2.650.000
ROVER 820 Si FE	92	2.650.000
CHRYSLER VOYAGE FE	92	2.650.000
MERCEDES 190 1.8 AA CC EE	92	2.650.000
CITROËN XANTIA 2.0 16V FE	93	2.675.000
NISSAN TERRANO II TD FE	93	2.750.000

**YAMOVIL BMW 318
IS Coupé. Año 94. Blan-
co, máximo equipa-
miento, pocos Km. Pre-
cio: 3.350.000 pesetas.
Tel: 565 20 00.**

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

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

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

**YAMOVIL Seat Córdo-
ba GTI. Año 94, violeta
metalizado, A/A, D/A,
E/E, C/C, llantas. Telé-
fono: 565 20 00.**

**YAMOVIL Renault Sa-
frane 2.2 RNSI. Año 93,
granate metalizado, ex-
tras. Garantizado. Pre-
cio: 2.750.000 ptas. Tel:
565 20 00.**

**YAMOVIL Citroën
Xantia 2.0i VSX. Año
94. Azul metalizado, ex-
tras. Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Chevrolet
Camaro 3.3 160CV. Año
93, negro, automático,
extras. Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Mercedes.
C-280 Elegance. Fina-
les del año 93, blanco,
F/E. Garantizado. Telé-
fono: 565 20 00.**

**YAMOVIL Rover 220
Coupé Turbo. 200CV,
año 1993, blanco, F/E.
Garantizado. Precio:
2.950.000 ptas. Teléfo-
no: 565 20 00.**

**YAMOVIL Renault
Clio Baccara. Año 93,
negro metalizado, com-
pleto de extras, automá-
tico. Tel: 565 20 00.**

**YAMOVIL Nissan Te-
rranol SLX TD. Año 94,**

granate metalizado, ex-
tras, 8.000 Km. Teléfo-
no: 565 20 00.

**YAMOVIL Opel Ome-
ga 2.0 16V. Año 94, vio-
leta metalizado, F/E. Telé-
fono: 565 20 00.**

YAMOVIL Nissan Te-<

COMPRAR Y VENDER

MARCENADO 50
Mercedes 300 E. Año 90. Desde: 62.000 pesetas al mes. 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 220 E. Año 93. Desde: 70.200 ptas mes. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 TD. Año 92. Desde: 82.062 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 E 24V. Año 91. Desde: 75.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 CE 24V. Año 92. F/E. Teléfono: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
BMW 525 TDS. Año 91. Desde: 67.500 ptas mes. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
BMW 320i Cabrio. 1992. Desde: 80.200 ptas/mes. Tel: 416 66 34.

MARCENADO 50
BMW 325i 24V. Año 92. Desde: 63.900 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
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.

OPEL Vectra 2.000 2.0i 16V. Año 90, exclusivo, serie limitada, extras, ABS, A/A, llantas nuevas 205/55, sin plomo, 110.000 Km carretera, muy cuidado. Particular. Precio: 1.659.000 pesetas. Tel: (976) 39 14 64.

OPEL Astra GSI 16V. B-MB, negro, 48.000 Km. Aire acondicionado, Dirección asistida, Cierre centralizado, elevallas eléctricas, extras, impecable. Precio: 1.850.000 ptas. Siempre en garaje. Teléfono: (93) 317 58 38. Mañanas-tardes.

DATOS Técnicos. Manuales de taller y despiece de todos los vehículos del mercado.

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

culos del mercado. Puesta a punto de motores. Motores de 2 y 4 tiempos. Mecánica de competición. Trucaje de motores. Técnicas de conducción deportiva, electricidad, carburación, inyección, chapa y pintura, etc. Oferta 10% de descuento. Envíos a toda España. También disponemos de herramientas y utillajes especiales. Tel: 908 40 10 48. Cont. Autom. Tel: (91) 378 07 88. Fax: (91) 730 47 48.

MERCEDES 190 E Automático, techo corredizo, aire acondicionado, elevallas delanteras eléctricas, alarma, 100.000 Km. Teléfono: 570 84 00. Sr. Perales.

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

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

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.

BENJA Audi 100 2.8 V6, 2.800 cc, 174 CV. Año 1992. Precio: 3.500.000 ptas + M. Tel: 409 72 63.

BENJA BMW M3 3.000 cc, 286 CV. Año 88. Precio: 2.400.000 ptas. Tel: 409 72 63.

BENJA BMW 735i 3.500 cc, 211 CV. Años 87 y 89. Precio: 2.700.000 ptas. Teléfono: 409 72 63.

BENJA Lancia Thema by Ferrari 32V, 3.000 cc, 215 CV. Año 90. Precio: 2.900.000 ptas. Tel: 409 72 63.

BENJA Maserati 222 biturbo, 2.000 cc, 223 CV. Año 90. Precio: 1.950.000 ptas. Teléfono: 409 72 63.

BENJA Mercedes 280 SEL. 2.800 cc, 185 CV. Año 83. Precio: 1.550.000 ptas. Teléfono: 409 72 63.

BENJA Mercedes 300E 3.000 cc, 180CV. Año 86. 1.800.000 ptas + M. Tel: 409 72 63.

BENJA Opel Kadett 2.000 cc, 150CV. Año 88. Precio: 900.000 ptas. Tel: 409 72 63.

BENJA Porsche 928 S 4.5000 cc, 320CV. Año 86. Precio: 2.400.000 ptas. Tel: 409 72 63.

BENJA Porsche 911 SC 3.000 cc, 210 CV. Año 1985. Precio: 2.800.000 ptas + M. Tel: 409 72 63.

BENJA VW Escarabajo 1.600 cc, 70 CV. Precio: 1.650.000 ptas. Tel: 409 72 63.

BENJA Mitsubishi Montero Corto 2.500 cc, 100 CV. Año 87. Precio: 1.800.000 ptas. Teléfono: 409 72 63.

BENJA Toyota Land Cruiser 2.500 cc, 114 CV. Año 89. Precio: 2.200.000 ptas. Teléfono: 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.

Buick 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. Teléfono: (976) 38 62 12. Fax: (976) 25 00 78.

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

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. Aut. Precio: 3.300.000 ptas. Tel: 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. Precio: 1.575.000 ptas. F/E. Tel: 908 91 16 90 y (925) 82 20 48. Año 84.

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

AUDI 80. Año 93 A/A y ABS. Precio: 2.200.000 ptas. Tel: 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. Tels: 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.

MERCEDES 190 E 2.6. Año 87. Precio: 1.950.000 ptas. Teléfono:

nos: 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. Tel: 908 91 39 32.

SAAB 9000 Turbo. Precio: 1.800.000 ptas. Cojo coche o moto como parte de pago. Tel: (91) 605 49 68.

ESCARABAJO Amarillo. Precio: 440.000 pesetas. Facilidades. Teléfono: (91) 605 49 68.

SE BUSCA

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

ESCARABAJO Negro. Precio: 29.012 ptas al mes. Sin entrada. Tel: (91) 605 49 68.

FERRARI Testarossa. Año 91, 3.200 Km, rojo, cuero beige. Teléfono: (95) 282 53 11. Fax: (95) 282 53 94.

BMW M3. Año 94, negro, cuero negro, 7.000 Km. Tel: (95) 282 53 11. Fax: (95) 282 53 94.

HONDA NSX. Año 94, 0 Km, color rojo, interior cuero negro. Teléfono: (95) 282 53 11. Fax: (95) 282 53 94.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1303 S. Llantas, radios, impecable. Teléfono: (985) 27 04 00.

OFERTA LIMITADA

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

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

☒ Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año, con un 20% de descuento y con un vídeo del Mundial de Rallyes de regalo, pagando sólo 15.600 ptas.

☐ Talón adjunto a nombre de Cambio y Viajes S.A. ☐ Giro postal nº a nombre de Cambio y Viajes S.A.

Calle
Localidad C.P. Provincia Telf.
Fecha de nacimiento D.N.I. Profesión

Precio suscripción
España 15.600 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Yónex 30.056 ptas
América, África 36.296 ptas
Asia, Oceanía 49.556 ptas

OFERTA SOLO VALIDA PARA ESPAÑA

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

Motor 16

PIAGGIO NRG 50

Energía vital

Bajo las siglas NRG, fonéticamente «Energy» en inglés, se esconde uno de los cicloscooters mejor realizados del mercado, ya que se trata de uno de los primeros que además cuenta con refrigeración líquida.



Motor 16
Prueba



PIAGGIO NRG 50

VIRTUDES

Diseño espectacular
Prestaciones
Comportamiento de los neumáticos

DEFECTOS

Precio poco ajustado
Nivel sonoro algo elevado
Tacto del freno trasero

PRECIO: 268.000 PTAS.

COMO no podía ser de otra forma, el líder del segmento del scooter, Piaggio, toma la delantera nuevamente a la competencia. Si primero fue con el exitoso Typhoon, al que después le salieron numerosos competidores de ruedas grandes, ahora Piaggio lanza el NRG, cuyo principal argumento de ventas es la refrigeración por agua y sus neumáticos de 13 pulgadas, una moda que cada vez es seguida por



más fabricantes, que ven en este tipo de ruedas la ventaja de ofrecer una mayor seguridad de conducción que las pequeñas llantas de diez pulgadas. Como es lógico, la base para crear este modelo parte del superpopular Typhoon, al que ya se le realizaron una serie de modificaciones cuando se lanzó el Storm, y del que a su vez se ha vuelto a mejorar con la refrigeración líquida, lo que unido a una mayor relación de compresión, hace que las prestaciones del NRG sean todavía superiores a las del Storm o Typhoon.

Lo primero que llama la atención del «Energy» es su diseño, que presenta una línea sumamente espectacular, sobre todo en su parte delantera, la que más cambios ha recibido sin duda en relación a sus hermanos de gama. El frontal cuenta con una nuevas tomas de aire que van dirigidas al pequeño radiador escondido en el interior y sobre todo con un nuevo sistema de iluminación diseñado a base de dos pequeñas ópticas de tipo elipsoidal que le otorgan un aire especialmente agresivo. Un poco más abajo nos

El equipamiento del nuevo scooter de Piaggio resulta bastante completo.



La refrigeración líquida y las nuevas medidas de las llantas le dan un aire vanguardista al NRG.



encontramos con un nuevo neumático montado sobre una llanta de tres radios en medida de 13 pulgadas, un elemento que aparte de ofrecer un mejor comportamiento dinámico, le da una imagen más agresiva, más si tenemos en cuenta el enorme «balón» que se monta, que cuenta con unas medidas de 130 x 60. Además, se ha adoptado un pequeño guardabarros sobre el neumático, también con intenciones más relacionadas con la estética que con otros aspectos. En cuanto a la parte trasera, apenas ha recibido cambios, disfrutando del mismo asiento de extraordinario confort bajo el que se encuentra el ya clásico cofre en el que hay espacio para cualquier tipo de casco.

Una vez en marcha, lo primero que se aprecia es que el nivel sonoro que ofrece el NRG es ligeramente inferior al del Typhoon o Storm, sin duda debido al nuevo cilindro refri-

gerado por agua. Como ya comentamos anteriormente, la relación de compresión ha variado ligeramente, lo que unido al nuevo sistema de refrigeración, mejora la respuesta del propulsor, al mantener constante la temperatura de funcionamiento. También en esto tiene que ver el sistema de admisión por láminas directa al cárter y el cambio automático, que hace que la conducción del nuevo Piaggio resulte ante todo muy suave, con una respuesta instantánea al girar el puño del gas. El poder de aceleración es realmente elevado, y da la sensación de que se trata de un scooter de mayor cilindrada. Así, moverse entre el tráfico de la ciudad es una auténtica delicia, ya que además contamos con una elevada altura del asiento, que nos permite controlar todo lo que sucede a nuestro alrededor. El consumo es bastante contenido, y apenas si sobrepasa por término medio los tres litros cada 100 kilómetros, un auténtico mechero.

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



El más moderno scooter de la firma italiana sorprende por unas excelentes prestaciones y por un magnífico comportamiento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR:

Monocilíndrico dos tiempos, refrigeración por agua. Diámetro por carrera: 40 x 39,3 mm. Cilindrada: 49,4 cc. Relación de compresión: 10,9 a 1. Potencia máxima: No declarada.

ALIMENTACION:

Un carburador Dell'Orto PHVA 12. Encendido electrónico. Arranque eléctrico y a pedal.

TRANSMISION:

Secundaria por engranajes. Cambio automático por variador. Embrague centrífugo automático.

BASTIDOR:

Estructura de tubo de acero de alta resistencia, con refuerzos de láminas estampadas. Suspensión delantera: horquilla telescópica invertida con 73 mm. de recorrido. Suspensión trasera: monoamortiguador hidráulico de doble efecto de 70 mm. de recorrido. Freno delantero: disco de 190 mm de diámetro con pinza de simple pistón. Freno trasero: tambor de 100 mm de diámetro. Neumático delantero: 130/60-13. Neumático trasero: 130/60-13.

DIMENSIONES:

Longitud máxima: 1.830 mm. Anchura máxima: 700 mm. Altura sillín: 810 mm. Distancia entre ejes: 1.260 mm. Peso en seco: 87 Kg. Depósito de gasolina: 5,5 litros. Depósito de aceite de mezcla: 1,5 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
Mínimo	2,9
CIUDAD	
Medio	3,6
CIUDAD	
Máximo	4,0

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	40
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	25,2

RETORNO A LOS RALLYES

PEUGEOT 306 MAXI

Tras una larga travesía por el desierto -nunca mejor dicho- que ha durado ocho años, Peugeot retorna a la alta competición en carretera y acaba de presentar el 306 Maxi, un Kit-Car que quiere heredar los añorados laureles del 205 Turbo 16.



PRECISAMENTE el mismo día en que se cumplían diez años de la única victoria conseguida por un Peugeot Turbo 16 en España (Rallye Villa de Llanes de 1985), en las estribaciones de los Alpes franceses, concretamente en la región de Les Cévennes, se volvía a oír el poderoso rugido de un coche de competición pura, con un león pintado en el capó.

Conducido por un escasamente conocido piloto francés, de 38 años, Fabien Doerlen, el 306 Maxi daba sus primeras vueltas de rueda delante de algunos medios especializados. Unos meses antes, el coche había sido puesto en marcha por vez primera y realizado los primeros test, con resultados muy esperanzadores.

Hay que hacer un poco de historia para comprender la génesis del nuevo coche de rallyes francés.

A raíz de una serie de trágicos accidentes, en los que perdieron la vida Attilio Bettega y Henri Toivonen, la federación internacional decidió prohibir los potentísimos grupo B, entre los que se encontraba el Peugeot Turbo 16, vencedor del campeonato del Mundo de 1986.

El Mundial quedaba limitado a los coches de grupo A, más cercanos a los coches de serie porque para poder correr, había que fabricar 5.000 unidades anuales.

Peugeot decide entonces reconvertir sus coches de rallyes en coches de raids, inscribiéndose en el París-Dakar y ganando todas las pruebas en las que participó. Demostrado su poderío, abandonó esta disciplina concentrándose en los circuitos, primero en los Sport y posteriormente (hasta ahora) en la Fórmula 1.

En este intervalo, Peugeot ha ayudado más modestamente a equipos nacionales, como Peugeot España, Francia o Italia, en el desarrollo de coches más modestos, directamente derivados de la serie. Coches de grupo A con tracción delantera y motor atmosférico, como el 205, 309 y actualmente, el 306.

Tras la prohibición de los grupo B, los constructores (especialmente los japoneses) han desarrollado hasta límites extremos los permitidos grupos A, con tracción a las cuatro ruedas y motores turbo de más de 400 caballos. Se ha llegado a tal nivel de desarrollo técnico, que la Federación internacional ha de- ♦♦♦



El interior es espartano, pero la instrumentación ofrece la información precisa.

cido frenar esta escalada, para no caer en los peligros de los viejos gu-
po B y en una imparable escalada
de costes.

Además de limitar los motores y
el uso de neumáticos de los coches
Turbo 4x4, ha iniciado un apoyo in-
cuestionable a los más modestos
grupos A de motores atmosféricos y
tracción delantera: son los que defi-
nimos como F2.

Hasta la fecha, los F2 están muy
lejos en prestaciones y espectaculari-
dad, de los potentes 4x4 turbo,
por lo que la FISA ha decidido cre-
ar una nueva categoría, que ha
bautizado como Kit-Car, en la que
se permite una mayor evolución,
con el fin de acercar en espectaculari-
dad a estos coches a los 4x4 y de
paso favorecer a los constructores
europeos.

El pasado año Renault presentó
su Kit-Car basado en el Clio, que
bautizó como Maxi Clio. En enero,
fue la marcha checoslovaca Skoda

la que se animó a correr con su Kit-
Car basado en el Felicia; y ahora le
llega el turno a Peugeot con el 306
Maxi. Antes de julio, Seat también
presentará su Ibiza Kit Car.

El 306 Maxi parte del 306 de se-
rie al que, como primera medida, se
amplía la vía delantera hasta 1.647
y la trasera hasta 1.628 milímetros.
Tan generosas medidas hacen im-
prescindible unos falsos aletones
que proporcionan una línea super-
deportiva, no exenta de agresividad.
Los spoiler delanteros y traseros
y un espectacular alerón trasero
completan la apariencia externa, de
la que se mantienen todos los ele-
mentos acristalados y los faros. Las
llantas son de 17 pulgadas, que ya
hemos visto en España en el F2 ofi-
cial que conduce Borja Moratal en
el Campeonato de España.

Las suspensiones mantienen la
misma estructura del F2, con dife-
rentes dimensiones y tarados, pero
manteniendo el falso McPherson

delantero (falso porque tiene todo
un triángulo inferior) y los brazos
tirados traseros. Una solución bas-
tante sencilla, pero de gran eficacia
y que no necesita de grandes traba-
jos de puesta a punto. Importante
destacar que la amortiguación se
ha diseñado y fabricado por Peuge-
ot, como una contribución más de la
competición a la gran serie.

En lo que a mecánica se refiere,
se recurre al archiconocido motor
XU de 2 litros, cuadrado (86 de diá-
metro y carrera), realizado en fun-
dición, con culata en aluminio de
cuatro válvulas por cilindro y doble
árbol de levas. Una inyección Mag-
neti-Marelli de última generación,
con encendido por cuatro bobinas,
proporciona 255 caballos. El Kit-
Car ha ganado 20 caballos respecto
al F2, gracias a los colectores y toda
la admisión libre.

La caja de cambios es X-Trac se-
cuencial de seis marchas, como la
utilizada por Moratal, pero se ha
incorporado el sistema de microcor-
te, que permite no sólo cambiar con
más rapidez (porque no hay que le-
vantar el pie del acelerador), sino
que proporciona una mayor fiabili-
dad al motor y a la propia caja. Un
sistema utilizado con notable éxito
en el Citroën ZX del equipo de Rall-
yes en España.

Los frenos son macizos en ambos
ejes, con 332 milímetros de diámetro
delante y 280 detrás, pero no utili-
zan el sistema de inyección de agua
ni las pinzas de cuatro pastillas que
hemos visto en el F2 de Puras.

La dirección, asistida, es idéntica



A BORDO DEL 306 MAXI

TENIAMOS la leve esperanza de
poder colocarnos al volante del
nuevo Peugeot, aunque sólo fuera
durante unos instantes. Pero no
fue posible. El Maxi tiene que par-
ticipar dentro de cuatro días en su
primera prueba del campeonato
francés y no parecía prudente de-
jarlo en manos de una docena de
periodistas de toda Europa, llega-
dos para asistir al bautizo.

Nos conformamos pues con colo-
carnos en el asiento del sufridor,
con Fabien Doenlen al volante. El
veterano piloto francés había deci-
dido tomarse las cosas con calma.
El tramo, de tres kilómetros en su-
bida y otros tres en bajada, era ex-
cepcionalmente rápido, con un cor-
tado sobre un río que no animaba
a apurar mucho las cosas.

La primera impresión es que el
cambio secuencial, en la arranca-
da, es rapidísimo. Fabien cambia a
menos de 7.000 rpm (la potencia
máxima está a 7.500 y puede esti-
rar en alguna ocasión hasta 8.200)
y sin darnos cuenta estamos en
sexta.

Es un tramo de curvas enlaza-
das en las que Fabien aborda en
quinta o sexta. Sólo en una larga
curva a izquierdas reduce a cuarta
y, en plena curva, al cerrarse, pasa
a tercera. En pleno apoyo, sin le-
vantar el pie del acelerador. Es lo
más eficaz del coche.

Ya en la parte de bajada, Fabien
se emplea más a fondo. En la curva
de tercera de subida, la aborda en
la misma marcha (después de una
frenada violenta) y la finaliza en
sexta! Ha cambiado dos marchas
sin inmutarse y aprovechándose de
que la curva se abre y finaliza en
un suave zig-zag. El paso por curva
es elevadísimo, aunque el motor
empuja sin grandes espectaculari-
dades.

Cuando comenzábamos a fijar-
nos en detalles concretos de la con-
ducción, toda había acabado. Estos
coches de la última generación,
son monótonos de ver conducir: el
pie derecho a fondo sobre el acele-
rador o el freno y el pie izquierdo,
sobre el reposapiés. Así de fácil y
así de difícil.

a la última versión vista en el 306
F2, que tantos problemas dio en
España y ninguno en los coches que
corren en Francia e Italia.

La verdad es que el 306 Maxi
apareta mucho. Tiene toda la pin-
ta de ser un excelente coche para
un equipo oficial nacional, como el
español o el francés. Debutará esta
misma semana en la tercera prue-
ba del campeonato de Francia, el
Rallye de Alsacia, con dos unida-
des, conducidas por Fabien Doen-
len y por Gilles Panizzi.

Los planes deportivos para este
coche fueron expuestos en rueda de
prensa por Jean Pierre Nicolas,
uno de los hombres míticos del au-
tomovilismo francés, responsable
en estos últimos años del Departame-
nto de Competición Cliente de
Peugeot Sport.

La actividad deportiva de Peuge-
ot se desarrolla sobre dos ejes.
Uno, la actividad oficial, como *par-
tenaire* del equipo Jordan de Fór-
mula 1, desarrollando los motores.
También como actividad oficial,
Peugeot participa en el campeona-
to francés de superturismos.

El segundo eje de su actividad
deportiva es su apoyo a los clien-
tes. Este es el área en el que ha na-
cido el Maxi. Por ahora, este coche
(cuyo coste está entre 1 y 1,2 millo-
nes de francos, uno 25 millones de
pesetas) se ofrecerá a los equipos
nacionales oficiales, como el fran-
cés y el italiano; posiblemente el
español en el futuro y algún otro
privado que ofrezca las suficientes
garantías como para confiarles es-
te material tan sofisticado.

No hay pues un equipo oficial de
Peugeot corriendo el Campeonato
del Mundo, ni es fácil que lo haya
al menos hasta que la reglamenta-
ción actual favorezca a los Kit-Car.
Pero el retorno de la marca ha na-
cido hoy. Aunque sea por la puerta
de servicio.

JOSÉ MARIA CERNUDA

FICHA TÉCNICA

MOTOR: 4 cilindros en línea dis-
puesto transversalmente. Bloque
de fundición. Cilindrada: 1.998
centímetros cúbicos. Diámetro: 86
milímetros. Carrera: 86 milíme-
tros. Potencia máxima: 255 cv a
7.500 rpm. Par máximo: 25 mKg a
6.500 rpm. Número de válvulas
por cilindro: 4. Doble árbol de levas
en cabeza. Culata de aluminio. Re-
frigeración por agua con radiador
de aluminio.

TRANSMISION: Tracción a las
ruedas delanteras. Caja de cam-
bios X-Trac secuencial de seis ve-
locidades y marcha atrás. Veloci-
dad máxima 178 km/h. Diferencial



autoblocante. Embrague bidisco de
carbono.

CHASIS: monocasco de acero con
arco de seguridad integrado ha-
ciendo de refuerzo. Suspensión de-
lantera tipo McPherson con trián-
gulo inferior. Estabilizadora. Suspensión trasera por brazo tira-
do con barra de torsión y estabili-
zadora. Dirección de cremallera
asistida. Frenos delanteros de dis-
co macizos de 332 milímetros de
diámetro, traseros de discos maci-
zos de 280 milímetros. Llantas de
7x17 pulgadas. Neumáticos 20 x 65
x 17. Peso en vacío 930 Kg. Capaci-
dad del depósito: 30 litros.

OFERTA EXTRAORDINARIA



■ Desde 999.000 ptas. ■ Un Ahorro hasta 260.000 ptas. ■ Financiación Especial.

■ "SWIFT AVENIDA" (A. Acondicionado, D. Asistida, Audio, Alarma, 1,3 Inyección) 1.386.000 ptas.

CONCESIONARIO

SUZUKI AUTOMADRID, S.A.

Pº CASTELLANA, 132; TEL: 563 28 04 - "CIUDAD DEL AUTOMÓVIL" LEGANES;
TEL: 694 91 61 - C/ SAN ANDRÉS, 6; MAJADAHONDA; TEL: 638 58 90.

«Mi único temor durante la última etapa era que Lartigue me volviera a pasar», declaraba vencedor en la meta Ari Vatanen. Y es que la carrera marroquí se convirtió en un duelo personal entre los dos pilotos de Citroën.

CON Bruno Saby ya distanciado en la clasificación pese a los titánicos esfuerzos del piloto de Mitsubishi, el estrecho margen entre Lartigue y Vatanen calentó la cabeza de carrera. Salonen, también descolgado de sus compañeros de equipo, se limitó a cumplir la función de guardar las espaldas a los Citroën ZX Rallye-Raid que le precedían. Guy Frequelin, director del equipo, decidió dar rienda suelta a sus fogosos pilotos que, a partir de la cuarta etapa, iniciaron una dura batalla por la victoria final y en la que se pasaban varias veces durante cada sector cronometrado. Un exiguo minuto y medio daría la victoria al finlandés que, en el sprint final, tuvo que luchar además con un repentino desarreglo intestinal. Lartigue, aunque comentó que la puesta a punto de su coche no era la que le gustaría, admitió sin reservas la victoria de su amigo que, en su segunda participación en el Atlas, volvía a repetir su triunfo de 1988.

La otra cara de la moneda estuvo protagonizada por el equipo Mitsubishi. Bruno Saby no dudó en recalcar la enorme diferencia de infraestructura entre el equipo Mitsubishi y su menor información sobre el terreno, reconocido de antemano por Citroën con el beneplácito de la organización, que ve así mejorada la seguridad general de los participantes. Vencedor en las etapas bautizadas como la Cruz del Sur y El Oasis, Saby se vio fielmente escoltado por un eficaz Shinozuka hasta que se quedó sin suspensión trasera. En su empeño por dar la cara a los Citroën hasta el final, vio cómo su Pajero rodaba de avería en avería, quedando finalmente a 20 minutos de diferencia de Salonen.

Lo más urgente en los Mitsubishi para sus pilotos es mejorar la suspensión hidráulica; excesiva- ♦♦♦

XII Rallye del ATLAS Podio Citroën



Izquierda, Delavergne-Arguelles ganaron en T1 con un Terrano y Traglio-Dominella con un Patrol en T2. Arriba, pinchar en el desierto a 60 grados y en plena cronometrada no le hace gracia a nadie pero Salvador Servià y Jaime Puig no pierden nunca el humor ni la sonrisa.

mente dura y rebotona que castiga sin piedad a los ocupantes quienes acaban la etapa agotados.

Espectacular como siempre, la actuación de los buggys de tracción trasera de Schlessler y su compañera Jutta Kleinschmidt que animó por detrás la carrera de los prototipos. Con el quinto y el sexto puesto casi asegurado, el ex campeón del mundo de resistencia rompió también la suspensión trasera, cediendo la quinta plaza a la piloto alemana que se hacía con la victoria en la categoría de dos ruedas motrices.

Salvador Serviá se vio penalizado con siete horas al romper en la sexta etapa, rodando séptimo de la general, una rótula de la suspensión trasera. El Macmoter continuó hasta el final demostrando tener madera aunque, a juicio de sus pilotos Serviá y Puig, todavía necesita bastante desarrollo para estar en cabeza.

Nissan coparía los puestos de las categorías T1 y T2 derivadas de la serie por delante de los Mitsubishi Pajero. Delavergne en T1 venció con un Terrano y Traglio en T2 con un Patrol. Entre los abandonos más significativos entre los 16 ocurridos, destacaron el de Tartarin (Toyota HZ73) en la tercera etapa con el turbo roto, y Wambergue (Nissan Patrol) en la cuarta.

La carrera de motos finalizó prácticamente cuando Jordi Arcarons caía con Flavio Agradí al final de la cuarta etapa, bautizada como El Desierto, causándose varias fracturas al percutir contra un puente de hormigón que suponía un paso delicado en el recorrido. Hasta entonces rodaba destacado, con casi diez minutos de ventaja sobre su principal rival, el francés Thierry Magnaldi. Este, al igual que el español sobre una KTM LC4, aprovechó la ocasión para hacerse con el triunfo y su compatriota, el campeón galo de enduro Richard Sainet, prefirió asegurar un segundo puesto para su Honda XR, por delante de Maletti (primero en la categoría Siluetas) y Pérez, ambos con Kawasaki KLX.

Destacable fue la actuación de Sergio Borrell en ésta su primera carrera en moto sobre suelo africano. A pesar de la inexperiencia y navegar a ojo al haber roto el soporte de los instrumentos de navegación, el subcampeón de España de rallyes de asfalto llevó su honda XR600 hasta Marrakech en sexto lugar de la clasificación Siluetas, tras 2.510 kilómetros de durísima carrera.

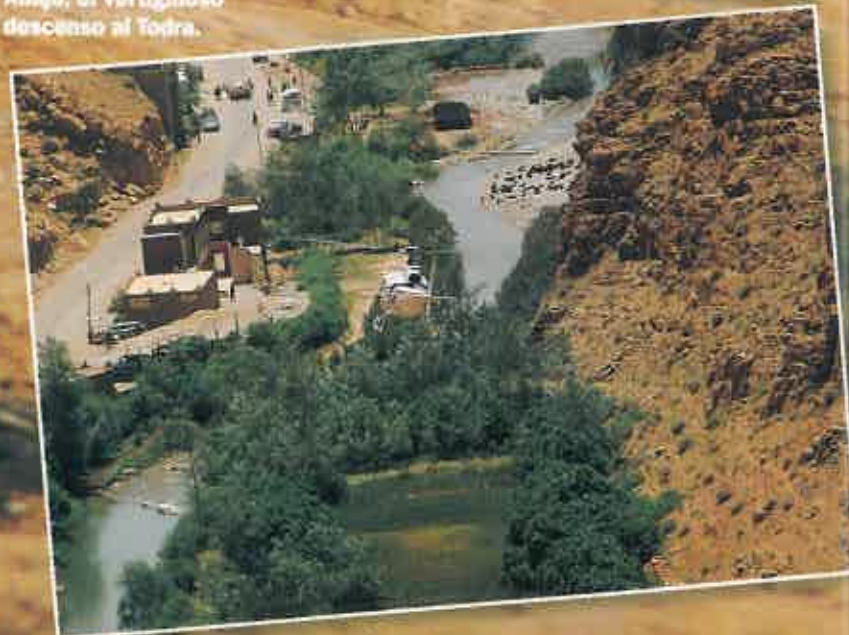
JUAN LUIS SOTO



Lo inesperado ocurrió en el Atlas, el valle se inundó en minutos y la carrera quedó aislada por el agua. En la foto, el prototipo Mitsubishi de Shinzaka ya sin suspensión trasera.



Arriba, oasis sahariano. Abajo, el vertiginoso descenso al Todra.



A la izquierda, Thierry Magnaldi, vencedor en motos. Arriba, Jordi Arcarons el gran perdedor evacuado con varias fracturas cuando iba líder destacado en la clasificación.

Exitazo de SEAT

RALLYE ACROPOLIS

Seat con sus Ibiza GTI 16V de Grupo A, ha dominado a placer en la categoría 2 Litros FIA en el Rallye Acrópolis de Grecia, carrera en la que ha logrado un magnífico doblete gracias a la robustez y fiabilidad mecánica de sus vehículos.



Antonio Rius secundó perfectamente a su compañero Erwin Weber, redondeando el éxito del equipo español.

Los Seat Ibiza funcionaron a la perfección, Weber en todo el rallye sólo sufrió un pinchazo.



La robustez y fiabilidad mecánica de los Seat Ibiza GTI 16V, ha permitido al equipo español conquistar el primer y segundo puesto de la Clase 2 Litros FIA en el siempre difícil y durísimo Rallye Acrópolis, consiguiendo un doblete histórico. Seat Sport en su programa en la Copa del Mundo de la Clase 2 Litros FIA, incluyó el duro rallye griego pensando en que era una buena forma de probar a fondo sus coches y sobre todo, algunos elementos que incluirá el futuro kit-car del equipo, coche que será homologado en julio y que hará su debut en competición en el Rallye 1000 Lagos de Finlandia.

A Grecia acudía Seat Sport con dos Ibiza de Grupo A con un motor cercano a los 200 caballos de potencia, uno para Weber y el otro para Rius. El coche del piloto alemán contaba con un chasis específico para el Acrópolis, mientras que Rius pilotaba la unidad que usó Weber en Portugal debidamente reforzada. Estos coches presentaban la novedad de incluir una nueva caja de cambios de seis marchas, que según sus pilotos era muy eficaz y robusta. Antonio Rius, conocedor de los caminos griegos, ha disputado el Raid de Grecia a los mandos de un Seat Toledo Marathon, afirmaba que por lo visto durante los entrenamientos previos a la carrera, el

Acrópolis tenía un trazado mucho más duro que el raid de ese país.

El Rallye no empezó bien para los hombres de Seat, en el primer tramo sufrieron sendos pinchazos y se vieron retrasados de los puestos de cabeza, pero a lo largo del primer día, con los Ibiza funcionando perfectamente fueron remontando posiciones, para al final de la primera etapa pasar a comandar con firmeza las primeras plazas entre los coches de su categoría. Unas posiciones que no tuvieron ningún problema para poder mantener a lo largo de la carrera, dominando sin ningún tiempo de inconveniente el duro rallye griego. Como hemos dicho antes tan sólo un pinchazo y la rotura de la batería del coche de

Rius fueron sus mayores problemas; a lo largo de la carrera sustituyeron suspensiones y la caja de cambios, pero por simple precaución. Otro problema que le impidió a Antonio Rius ir más rápido fue la afonía de su copiloto Manel Casanova, con los interfonos a tope de volumen el piloto no podía oír las indicaciones de su compañero, algo que en las zonas más complicadas aconsejaba a bajar el ritmo.

Sus rivales poco a poco se fueron distanciando o abandonando la carrera. El primero en caer fue Emil Triner, en su Skoda Felicia kit-car se rompieron las suspensiones y el piloto checo no pudo seguir la prueba. Otro de los adversarios más peligrosos para Seat, el belga de Opel Freddy Loix, en su intento por seguir el ritmo de los pilotos del equipo español, primero destrozó sus neumáticos y después sufrió una salida de pista que le alejó definitivamente de los Ibiza. El belga con un Astra GSi, en los últimos días de carrera imprimió un ritmo muy fuerte pero le fue imposible dar caza a Weber y Rius. El único piloto que pudo seguir la estela de los líderes, aunque a cierta distancia, fue el griego Stratisino con un Nissan Sunny GTI, terminando el rallye en la tercera posición.

La lucha por la clasificación absoluta del Rallye Acrópolis, fue cosa de los coches de Grupo A con cuatro ruedas motrices y motor turbo. El favorito era Miki Biasion que participaba con un Lancia Delta HF Integrale del equipo Astra. Tras dominar a placer, el piloto italiano, se vio obligado a abandonar en el siempre temible tramo de «Tarzán» con el motor de su vehículo fuera de servi-



Aris Vovos venció en el Acrópolis, algo que no conseguía un griego desde hace 40 años.

cio. El puesto de honor lo heredó Leonidas Kirkos con un Ford Escort Cosworth, pero la alegría le duró poco al piloto griego, unos tramos después rompió la correa de la distribución y con ella las válvulas del motor, viéndose obligado al abandono. Un compatriota suyo ocupó la primera plaza, Aris Vovos con un Lancia Delta HF Integrale, que con un vuelco a poco del final de rallye pudo mantener el liderato, siendo el primer piloto griego en más de 40 años que obtiene la victoria en el Acrópolis, hay que remontarse a la tercera edición, en 1955, año en que ganó Pasmazoglou con un Opel Kadett. El segundo puesto fue para el austriaco Rudolf Stohl, que demostró una vez más que su Audi Coupé



Stohl gracias a la robustez de su Audi consigue buenos resultados en las carreras más duras.

S2 es irrompible. El tercer puesto absoluto del rallye fue para Weber y el cuarto para Rius.

En el Acrópolis, Seat ha obtenido una buena renta de puntos, que la ha llevado al cuarto puesto en la Copa del Mundo, una posición que podría hacer a Seat replantearse la temporada, podrían acudir al Rallye

de Argentina los primeros días de julio, una carrera que se puede adaptar muy bien a las características de los Ibiza y donde podrían obtener un buen resultado, que los podría catapultar en sus aspiraciones en la lucha por el título.

TEXTO Y FOTOS: MANUEL MADRID

CLASIFICACIONES

1º Vovos-Stefanis (Lancia Delta HF Integrale), 6 horas, 37 minutos, 19 segundos; **2º Stohl-Muller** (Audi Coupé S2), a 3m 01s; **3º Weber-Hiemer** (Seat Ibiza GTI 16V), a 3m 09s, 1ª Clase 2 Litros; **4º Rius-Casanova** (Seat Ibiza GTI 16V), a 6m 09s, 2ª Clase 2 Litros; **5º Stratisino-Pavil** (Nissan Sunny GTI), a 11m 11s, 3ª Clase 2 Litros; **6º Moshoutis-Mouzakis** (Mazda 323 GT-R), a 14m 29s, 1ª de Grupo N; **7º Panagiotopoulos-Panou** (Nissan Sunny GTI-R), a 16m 10s, 2ª de Grupo N; **8º Sibera-Gross** (Skoda Felicia), a 20m 58s, 4ª Clase 2 Litros; **9º Loix-Smeets** (Opel Astra GSi), a 35m 37s, 5ª de Clase 2 Litros; **10º Kolokithas-Karavangelis** (Mazda 323 GT-X), a 40m 45s, 3ª de Grupo N.

FORMULA 2 CONSTRUCTORES

1º Opel, 165 puntos; **2º Renault**, 153; **3º Peugeot**, 138; **4º Seat**, 89; **5º Nissan**, 62; **6º Skoda**, 54; **7º Daewoo**, 35; **8º Citroën** y **Fiat**, 32; **10º Toyota**, 28.



El equipo Seat Sport demostró en Grecia que puede afrontar grandes empresas.



La revista del fútbol americano en España

TOUCHDOWN

Te invita al **BIG AMERICAN FOOTBALL PARTY**

Con el número 3 de la revista, ya a la venta, consigue gratis una invitación para la gran fiesta del fútbol americano de Madrid. De venta en VIP'S y en los principales quioscos.

**PADDOCK****MIKI ARPA TERCERO EN EL EUROPEO DE ENDURO**

Miki Arpa ha finalizado tercero en el Campeonato Europeo de Enduro de 250 c.c. con una moto Gas Gas. A sus 18 años reconoce que ésta ha sido su temporada más importante y espera culminarla con una buena actuación de grupo en la próxima prueba de los «6 Días de Polonia».

LA GHIBLI OPEN CUP EN MUGELLO

Ermanno Martinello ha sido el vencedor de la segunda prueba de la «Maserati Ghibli Open Cup», disputada en el Circuito de Mugello. La emoción se centró en la lucha entre la francesa Cathy Muller y los italianos Schenetti y Merzario, que pasaron de esta forma bajo la bandera de cuadros.

**II PADDOCK TOP RACING SHOW**

Los próximos días 17 y 18 de junio se va a celebrar en Sabadell el II Paddock Top Racing Show, una exhibición en donde los 4x4, las minimotos, los quads, etcétera serán los protagonistas. Además, se disputará también el trofeo I Superpiloto de Sabadell, que constará de cuatro pruebas, velocidad en scooters, minimotos, quads y supermotard, contando como invitados con los mejores pilotos de España y Cataluña.

**Espanoles en el Británico de F-3**

PEDRO Martínez de la Rosa y Marc Gené finalizaron en sexta y novena posición respectivamente en la última carrera del Campeonato Británico de Fórmula 3 disputada en el Circuito de Silverstone.

Martínez de la Rosa demostró una vez más su excelente calidad en una carrera en la que fue invitado por la filial inglesa de Tom's Toyota, equipo con el que el español está disputando el Campeonato Japonés de F-3. Gené, por su parte, sólo pudo alzarse con la novena posición a causa de una im-

portante bajón de rendimiento del motor Mugen de su monoplace.

El vencedor de la prueba fue Jeremie Dufour, que pasó la bandera de cuadros con Ralph Firman y Jamie Spence pegados a su rebufo. Baste señalar, como prueba de la enorme competitividad de este campeonato, que en los entrenamientos oficiales, los 25 primeros clasificados marcaron su vuelta rápida dentro del mismo segundo de tiempo.

**Avanzando puestos**

LA caravana Camel Trophy 95 sigue su recorrido por las selvas de América Central. Los vientos huracanados, que anuncian la época de lluvias, han provocado la caída de numerosos árboles en el recorrido, lo cual hace que la marcha sea muy lenta.

El lago de Peten Itzá en Guatemala ha servido para realizar unas pruebas intermedias que este año se realizan por primera vez, las cuales consistían en construir unas balsas para pasar el dicho lago. Se dividieron los compo-

nentes en dos grupos, el grupo donde estaban los españoles tardó 15 minutos menos en terminar. Esto ha servido para que nuestro país avance dos puestos en la clasificación.

Las selvas de Guatemala cerca de la frontera con El Salvador han sido muy duras, conduciendo las 24 horas del día para no retrasar la marcha y la llegada a Belice. La moral de los españoles está muy alta, y piensan llegar a Belice para remontar puestos en la clasificación final.

**EXCLUSIVA Motor 16**

DESPUÉS de sentir la alegría de haber logrado la «pole position», me quedé amargado y disgustado por no ganar en Mónaco. Al margen de eso, debo considerar que un segundo lugar es un buen resultado. Hace dos años, en mi primera carrera en Mónaco terminé segundo por detrás de Senna, y esta vez tenía la corazonada de poder vencer.

El disgusto fue más grande en el seno del equipo ya que acabamos machacados por Schumacher y Benetton. De hecho, mi segundo puesto se lo debía al accidente de Alesi que, de haber continuado la carrera, yo hubiese terminado en tercer lugar. Evidentemente, a la vista de los hechos nada tenía que celebrar en la tarde del domingo.

Por dos veces hice una salida perfecta y gracias a eso estuve en la cabeza de carre-

ra; sin embargo, durante las primeras 25 vueltas e incluso después de mi primera parada en boxes, la preocupación de alejarme de Schumacher me agobiaba. En un principio intenté interponer un «colchón» de dos segundos al encontrarnos con los rezagados y eso hizo que el Benetton estuviese detrás justo hasta mi entrada en boxes para repostar. Al perder la primera posición no le di importancia debido a que suponía dos paradas para Schumacher. Al comprobar que sus planes eran otros me desanimé. Supe inmediatamente que iba a parar una sola vez y a dos tercios de la carrera, y fue todavía peor ver lo bien que rodaba el Ferrari de Alesi por delante de mí. Decidí conducir a tope con la esperanza de conseguir mejorar mi situación. Me sentí frustrado al ver que mis esfuerzos eran inútiles por un error de estrategia.

Por diferentes razones me parecía no tener un buen equilibrio en el monoplace que me permitiera mejorar. Paulatinamente el FW 17 empezó a subvirar más que en los entrenamientos. Seguramente eso fue debido a unos cambios que se hicieron en el coche antes de la carrera.

En la noche del sábado consideré que una parada en boxes era lo correcto; sin embargo, durante el «warm up» descubrí que el FW 17 con la cantidad de gasolina correspondiente a lo necesario para mitad carrera, no respondía correctamente. A la vista de eso, en Williams llegamos a la conclusión que todos los equipos harían

dos paradas, pero eso ennobrecía un error total.

No podíamos soportar el hecho que Alesi durante los entrenamientos del jueves hubiese registrado un tiempo mucho mejor que el nuestro. Considerar que estaba haciendo esa carrera con neumáticos nuevos y con 90 litros de gasolina, era increíble. Además, Alesi tomó la primera salida con unos neumáticos sin cepillar. Es insólito que se utilicen unos neumáticos nuevos para correr media carrera en Mónaco. Las cubiertas se deterioran y necesitan ser cepilladas y poder rodar durante unas pocas vueltas durante los entrenamientos. Arrancar con un juego nuevo para hacer 40 vueltas es un error y por lo tanto todo hacía pensar que Schumacher y Alesi pararian dos veces en boxes.

Todos nosotros decidimos hacer dos paradas, basándonos que de lo contrario los coches no serían competitivos. Fue una decisión de la cual todos fuimos responsables. Se colocaron todas las piezas estratégicas del puzzle para construir una carrera sin errores; muchas veces se han elegido caminos diferentes a los de Benetton y las cosas nos salieron bien. Estábamos seguros de haber acertado y hasta el instante de los repostajes pensábamos tener la razón, sin embargo, no fue así.

Deseaba con todo mi corazón ganar en Mónaco, es la carrera más prestigiosa y el nombre de los grandes pilotos está grabado en su álbum de oro. Eso lo decía mi padre que ahí ganó cinco veces y su más directo rival. En estos últimos diez años el triunfo en Mónaco lo lograron los mejores pilotos, y yo deseaba que mi nombre estuviese entre ellos. Me considero capaz de lograrlo aunque esta vez no fue posible. Ahora debo concentrarme en el resto del campeonato y olvidar Mónaco.

El segundo lugar ha representado cinco puntos de diferencia respecto a Schumacher, y todavía queda mucho para el final del campeonato. El disgusto fue aliviado por la fiesta de gala que tiene lugar la noche del GP y por las muchas fans británicas que habían ido a Mónaco y que me dieron muchos ánimos después de la carrera. Apreciaron mis esfuerzos al conseguir la «pole position» y fueron comprensivos con los problemas que tuve. Los fans te dan mucho ánimo y me gustaría poder llevármelos al GP de Canadá.

**PADDOCK****RENAULT PODRÍA DEJAR LA F-1 EN 1996**

Hay rumores fundados de que el año que viene podría ser el último en el que Renault Sport construya motores de F-1. Esto podría coincidir también con la retirada de Ford, que todavía no está claro si abandonará el Gran Circo a finales de este mismo año o de 1996. Se especula con la posibilidad de que Renault ceda sus motores a Cosworth para que éste los evolucione y los suministre a varias escuderías. La vuelta de Honda a la F-1 podría ser el motivo de dicha decisión, después de acaparar todos los éxitos en las últimas temporadas.

FERRARI SIN LAUDA

También se rumorea en el seno de Ferrari que Niki Lauda podría abandonar la asesoría deportiva de la escudería antes de acabar la temporada, arrastrando fuera del equipo a todas las personas allegadas a él.

**PHILIP MORRIS APRIETA**

Debido a la falta de imagen que está obteniendo Philip Morris a través de su firma Marlboro este año, la firma tabaquera ha entablado serias conversaciones con Nigel Mansell para que vuelva a la Fórmula 1. Mansell es un piloto que cuenta con el patrocinio de Marlboro y las malas lenguas dicen que podría ocupar el puesto de Jean Alesi en Ferrari esta misma temporada.

PADDOCK

LAS RACC SERIES DEBUTAN CON ÉXITO

La primera prueba de las Racc Series se disputó en el Circuito de Cataluña tras la celebración del Open Ducados. Estas carreras están reservadas a debutantes en competición con motocicletas de estricta serie y neumáticos de calle. La victoria fue para Marc Trabal (Honda CBR 900), seguido por Carles Huguet y Castellá.

VELEZ MANTIENE EL LIDERATO EN EL IMSA

Fermín Vélez continúa líder en la clasificación provisional del Campeonato IMSA tras su tercera posición en la última prueba disputada en Ilme Rock Park. Su tercer puesto en el podio es realmente meritorio, teniendo en cuenta que el piloto español partía en las últimas posiciones de la parrilla, a causa de diversos problemas mecánicos en los entrenamientos y que, durante la carrera, padeció un par de trompos al tocarle otros participantes en la parte trasera de su Ferrari 333 SP.

NUEVO MCLAREN

McLaren ha estado probando en Silverstone un nuevo monoplaza sin ala central y con mejoras en las suspensiones y en la aerodinámica.

Tarrés y Colomer al máximo nivel

JORDI Tarrés (Gas Gas) se ha puesto al frente de la clasificación del Campeonato del Mundo de Trial al vencer en la última prueba que se ha disputado a lo largo del pasado fin de semana en Italia.

Su máximo rival por el título, Marc Colomer (Montesa-Honda), sólo pudo ser cuarto en esta prueba, lo que ha permitido a Tarrés situarse por delante, aunque con un sólo punto de diferencia.



A falta de cuatro pruebas para concluir el Mundial de Trial lo que parece cierto es que, un año más, el título caerá en manos de un piloto español, dado el margen de puntos que ya han conseguido abrir Jordi Tarrés y Marc Colomer frente a sus inmediatos seguidores. Los dos pilotos españoles están demostrando a lo largo de toda la temporada que se encuentran a otro nivel.

Victorias de Alzamora, Cardoso y Xaus

LA cuarta prueba del Open Ducados, disputada en el Circuito de Montmeló, ha visto en lo más alto del podio a Emilio Alzamora (125 c.c.), José Luis Cardoso (250 c.c.) y Rubén Xaus (Supersport).

Alzamora (Honda) dominó con autoridad en la categoría de 125 c.c. y fueron Torrontegui y Sardá los que pusieron la emoción al disputarse entre ellos los dos restantes puestos del podio. En 250 c.c., Cardoso (Aprilia) obtenía su segundo triunfo de la tempo-

rada, beneficiado por las caídas de Gibernau (Yamaha) y Cardús (Honda) y por un despiste de Checa (Honda) al final de recta que le hacía perder muchas posiciones, aunque al final se hizo con la segunda posición.

Tampoco estuvo exenta de emoción la carrera de Supersport, en donde Xaus (Honda), Sainz (Kawasaki) y Gavira (Honda) protagonizaron un espectacular duelo que se saldó con victoria final del primero.

Mikkola y Ford 25 años después

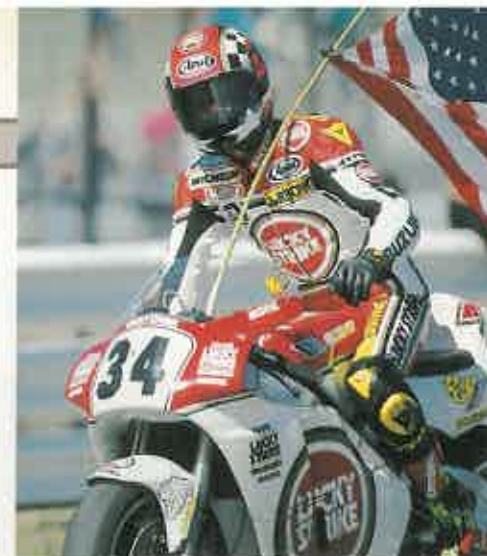


HANNU Mikkola y Gunnar Palm han sido los ganadores en la segunda edición del Rallye Londres-México a bordo de una réplica del Ford Escort Mark I, prueba que ha terminado en la ciudad turística de Acapulco después de haber visitado 18 países tras un mes de carrera.

De esta forma, Mikkola y Palm han vuelto a ser los vencedores de una prueba cuya primera edición se celebró en 1970, justo antes del inicio de la Copa del Mundo de Fútbol en México y que, en esta segunda edición, estaba reservada a coches de 1970, tanto originales como réplicas.

Schwantz se despide

SI todos los rumores apuntaban a que Kevin Schwantz iba a despedirse de los Grandes Premios en ocasión del GP de Assen, acaba de caer como una bomba la noticia de que lo va hacer en el de Italia, el próximo fin de semana. A sus 30 años el tejano declara dejar de correr porque «aunque estaba realmente decidido a completar mi última temporada, no deseaba hacerlo como un turista siguiendo a los demás». La razón hay que buscarla en que sus lesiones no han evolucionado de modo positivo y to-



avía sufre de grandes dolores. A partir de ahora el futuro de este piloto que ha ganado 25 Grandes Premios y un título mundial desde que se inició en 1988 en el Campeonato del Mundo, estará en el mundo de las cuatro ruedas.

PADDOCK

UN MUSEO DEL MOTOR Y UN CIRCUITO DE KARTING PARA JEREZ

El Circuito de Jerez proyecta instalar en sus proximidades un Museo del Motor y, en su interior, un Circuito de Karting. Los proyectos se han visto truncados en un primer momento por falta de financiación, aunque la directiva del circuito no abandona la idea.



Tarquini no hace milagros

LA falta de competitividad de los Alfa 155 en el actual Campeonato Británico de Turismos (BTCC) llevó al equipo Alfa Romeo Old Spice a invitar al Campeón Británico de Turismos de la pasada temporada, Gabriele Tarquini, a correr en la última prueba celebrada en el Circuito de Oulton Park con uno de sus coches. El piloto italiano, había prometido a la afición británica que disputaría alguna prueba en Inglaterra durante esta temporada y así lo ha hecho, pero lejos de los excelentes resultados del pasado año, puesto que sólo pudo ser decimoprimer en la primera carrera y en la segunda tuvo que retirarse a causa de un accidente nada más darse la sali-

da. Los protagonistas de la prueba fueron Rydell (Volvo 850), Cleland (Opel Vectra) y Menu (Renault Laguna), que se repartieron entre ellos las tres primeras plazas del podio en las dos carreras.



ROMERO A LA FORMULA RENAULT

El piloto granadino, Angel Romero, asiduo participante de la Copa Citroën AX, correrá en la próxima carrera de Fórmula Renault a disputar en Jerez. Integrado dentro del equipo Glückmann Racing, Romero pilotará uno de los Martini Mk-63 de la categoría B que le servirá para habituarse a la peculiar conducción de los monoplazas, para disputar las últimas pruebas de la especialidad en un vehículo de la categoría A.

RENAULT SPACE F1 MAS QUE UN DELIRIO

Es un vehículo sin iguales ni precedentes. El hecho de haber ensamblado media estructura de un Fórmula 1 en un monovolúmen y haberle propulsado con el motor Renault RS 5 de F1 representa un reto tecnológico que ha marcado un hito.



HAY objetos sublimes que tienen fin en sí mismos; se rigen por la simbología de la nueva mitología que el hombre ha creado en función del dominio de la técnica y están destinados únicamente a demostrar la ambición de un sueño que pocas veces se hace realidad. Vivir el vuelo aterrador y fugaz de un caza; sentir la estremecedora aceleración

de una 500 de Gran Premio, o cruzar el Mar Rojo a bordo del submarino nuclear Houston y rematar el privilegio con una vuelta en el Off Shore Senna de Tullio Abbate, puede representar el mejor regalo para cualquier aficionado a la mecánica. Sin embargo, excepto algún ex piloto, nadie puede disfrutar de las sensaciones inimaginables de un mono-

plaza de F1. Es un vehículo que comparte el misterio que le rodea con el F 117, el avión más sofisticado del momento. Sin embargo, el pasado martes al filo del mediodía en el circuito del Paul Ricard se rompió la magia por medio de un delirio hecho realidad: el Espace Fórmula 1, ese monovolúmen estructurado alrededor del conjunto

motor, cambio, diferencial y suspensiones del Williams FW 14. Lo que en un principio parecía únicamente destinado a pasar a la historia como un reclamo publicitario más, se había convertido en realidad, estaba ahí y dejaba oír la estruendosa voz del motor RS 5 con más de 700 caballos de potencia. El Espace F1 era una realidad tangible que Alain

Prost y Eric Bernard hacían rodar sobre el trazado galo llegando a final de recta a 297 kilómetros por hora, para que los ahí presentes comenzaran a salir de su asombro.

Después de haber logrado 63 victorias y tres campeonatos del mundo de constructores desde su aparición en la F1, Renault se impuso el reto más singular: convertir el concepto

del Espace en un monovolúmen capaz de transmitir las sensaciones de un F1. Las bases del proyecto se asentaron en el centro de estudios y diseño de Renault, para luego delegar en Matra la realización.

Como base se utilizó el tren posterior del Williams FW 14 y su motor RS 5 alrededor del cual se ha construido una estructura en ni- ♦♦♦

do de abeja de aluminio, fibra de carbono y kevlar que representa el chasis propiamente dicho. El fondo plano, dotado de dos túneles de extracción aerodinámica en los cuales



Toda la tecnología de Fórmula 1 de Renault al servicio de un delirio, el Espace.

desembocan los escapes del V10 Renault, aporta un considerable efecto suelo que, para no variar su efectividad tiene una distancia desde el suelo que oscila entre los 2,5 y los 3 centímetros. Para que esto sea constante, el Espace F1 está dotado de suspensiones *push-rod* iguales a las del Williams FW 14 con amortiguadores Penske que permiten una excursión de 40 milímetros. El reparto de pesos es de un 47 por ciento sobre el eje delantero y 53 por ciento sobre el posterior; en cuanto a la inercia de la carga vertical, de los 1.300 que pesa en totalidad con 25 litros de combustible, 300 kilos pesa la parte desde la base de las ventanillas hasta el techo. En cuanto a la alimentación y refrigeración del motor, todo proviene de un túnel de grandes dimensiones que va desde la parte delantera del propulsor hasta el morro del coche y que a la vez hace la función de chasis.

LA PALABRA DE DUCAROUGE

GÉRARD Ducarouge ha sido director técnico de Matra, Alfa Romeo F1, Lotus, Larrousse, Ligier y actualmente es el responsable del desarrollo técnico del Espace F1 en Matra.

«Llevar adelante este proyecto ha representado una experiencia insólita en mi carrera. Considero al Espace F1 un "Dream technological car" que es el reflejo del elevado nivel tecnológico alcanzado con los materiales compósitos. Lo más complicado fue encontrar el correcto equilibrio y reparto de pesos en relación a las diferentes cargas que se generan en un vehículo familiar pro-

pulsado por un motor de F1. Otro aspecto del reto fue el de conservar las características del motor, del cambio y de las transmisiones. Respecto a esto, debo aclarar que se han retocado y fortalecido para soportar el empuje del motor en relación con los 1.300 kilos que pesa el Espace F1. Aunque esto pueda parecer un récord tecnológico, quiero que se sepa que en el proyecto Espace F1 se ha aplicado una pequeña parte de la tecnología existente. De poder dar rienda suelta a la imaginación de los ingenieros, el Espace F1 se podría convertir en un vehículo realmente sin iguales.

Ducarouge: creador del F1.



LA EXPERIENCIA EN VIVO

SE añade aceite al depósito del cárter seco, otro mecánico con un portátil revisa que todo está en orden en el vano motor y un tercero con el manómetro lleva la presión de los neumáticos a la justa presión: 1,8 atmósferas delante y 2,8 detrás. Desde el silencio que confiere el casco al copiloto ocasional, atado y bien atado con los arneses, sin ruido alguno Eric Bernard conecta los tres interruptores que dan paso a la puesta en marcha del motor. De inmediato un estruendo convierte el habitáculo en el cráter de un volcán. Empujado por los mecánicos el Espace F1 se encara a la recta del Mistral. Nada de suavidades; Bernard acelera a tope, mientras el indicador digital alcanza las 14.000 revoluciones por minuto, con tres toques al botón derecho situado en el volante



Nuestro periodista en el F1.

engrana hasta la tercera; negocia la curva de Signes con cierta prudencia para acelerar a tope y entrar algo cruzado en la curva Bendor que negocia en tercera y a 12.000 rpm. En las dos curvas de Beausset que pasa en segunda y tercera el régimen del motor está siempre entre las 12.000 y las 13.500 rpm. Aunque Bernard no lleva a tope el mágico Espace, se aprecia una evidente tendencia a subvirar y cierta dificultad de entrada en la primera parte de las curvas cerradas. Esta primera parte del circuito corresponde al «overture» de la aventura. La verdad da comienzo después de pasar el viraje Du Pont, del cual sale con un ligero contravolante para encarar debidamente el Espace a la recta de tribunas. Unas fugaces miradas al cuentarrevoluciones y a la cúpula protectora del motor, permiten comprobar que en

el instante en que las mariposas de la admisión se ponen verticales, el RS 5 sobrepasa las 15.000 rpm y se acciona el limitador de revoluciones. Haber querido prescindir de los tapones de goma para los oídos con el fin «romántico» de vivir a tope la experiencia, se convierte en un dolor de tímpano insoportable. En sexta velocidad a más de 270 kilómetros por hora Bernard llega a final de recta. De forma sincronizada frena a tope y reduce hasta segunda, ya que las relaciones del cambio son algo largas. La negociación del viraje de ángulo agudo precisa la destreza de un piloto de F1 que hace derrapar el Espace y juega con el acelerador de forma sorprendente. Con el coche recto y perfectamente encarrilado a la recta del Mistral emprende su máxima aceleración con una rabia

que recuerda una 500 de GP. Una frenada que pone a prueba los poderosos discos de fibra de carbono de 355 mm y que empieza a los 100 metros antes de Signes, pone fin a los 297 kilómetros por hora que había alcanzado el Espace en menos de 80 metros; en Signes, negociada con energía se aprecia el efecto G que Bernard estima en un factor 2. A lo largo del trazado restante, la poderosa frenada, el estruendo y la aceleración del motor producen una gozosa embriaguez que nunca debería terminar. La impactante experiencia conduce a una reflexión lógica: si el Espace F1 transmite sensaciones límite, con 1.300 kilos y más de 750 caballos de potencia, ¿qué ocurrirá con un monopla de F1 que pesa 595 kilos y tiene 700 caballos? O todavía mejor, ¿qué sensación sería pilotar un F1 Turbo con 540 kilos de peso y 1.300 caballos?

Visto de frente el Espace F1 se presenta con dos hendiduras en los extremos para la refrigeración de los frenos, dos grandes huecos para la canalización del aire destinada a los radiadores y el túnel central para refrigerar y alimentar el motor que precisa cuatro metros cúbicos de aire por segundo a máximo régimen de rotación.

Si el efecto visual del Espace F1 desde el exterior es híbrido y cautivador, una vez en el interior se rompen todos los esquemas para cualquiera. El salpicadero y la consola en fibra de carbono contrastan con el volante original del Laguna al cual se le ha adaptado los mandos del cambio semiautomático, el corte del encendido, el punto muerto y la sincronización del control de tracción. Los asientos, sustituidos por unos "baquet" tienen la misma inclinación que los de serie y el espacio para piloto y copiloto no es angosto; por el contrario, por encima de todo, y para cualquiera, lo más excitante es ver entre los cuatro asientos una cúpula transparente que protege el motor RS 5, con sus diez trompetas de admisión y los diez inyectores. Eso es el destilado del invento, el éter de la cosa, la clave del hipnotismo que se percibe al entrar en el habitáculo.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

FICHA TÉCNICA

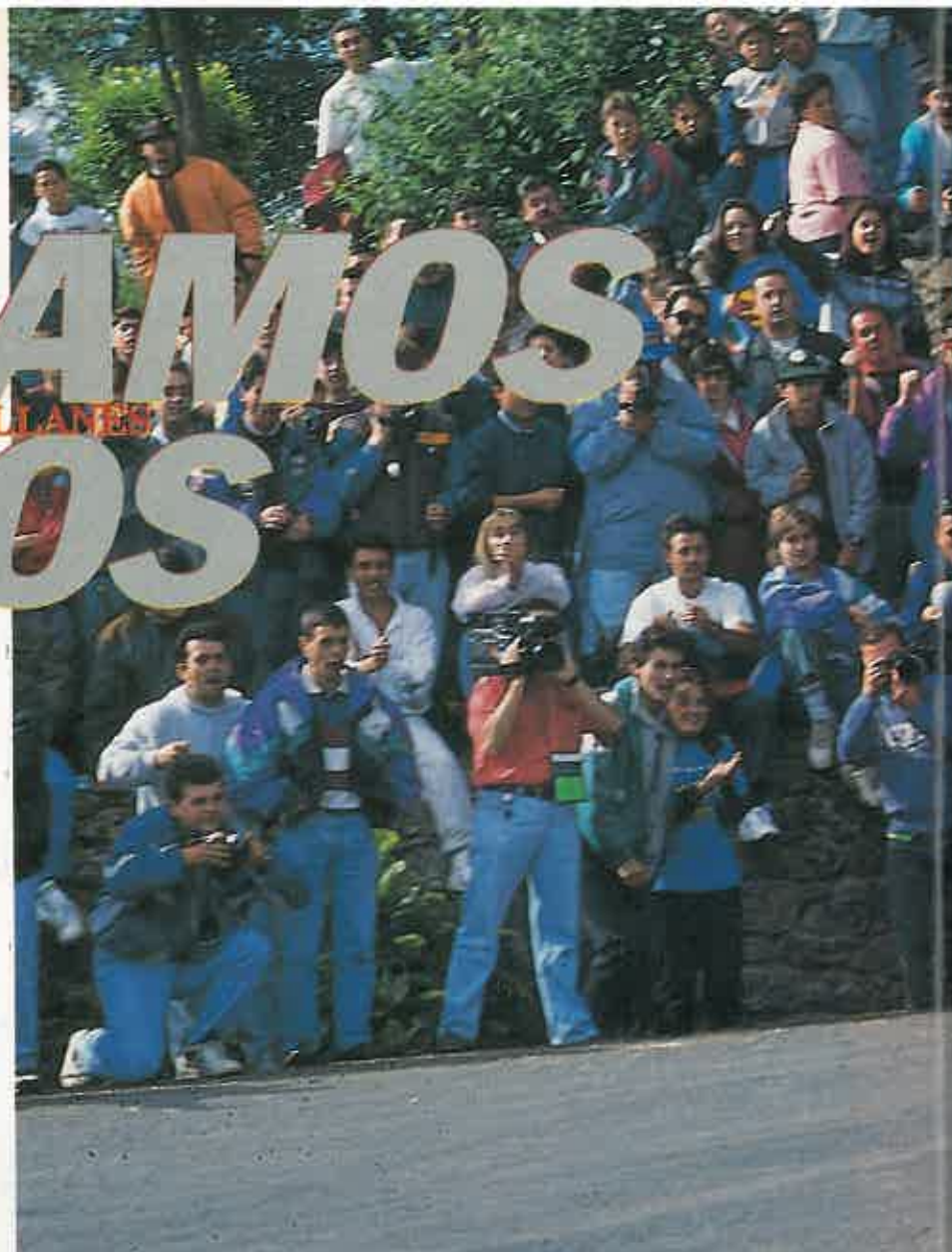
MOTOR: RS5-V10 a 67° Cilindrada total 3,5 litros 40 válvulas. Distribución neumática. Potencia máxima 750 CV. Peso en seco 137 kilos. **ALIMENTACIÓN:** Inyección indirecta Magneti Marelli. Mariposas electrónicas, encendido digital. **TRANSMISIÓN:** A las ruedas posteriores. Cambio semiautomático Williams TG3 con seis marchas y marcha atrás. Diferencial autobloqueante, control de tracción electrónico. **CHASIS:** Estructura en acero reforzada con fibra de carbono, kevlar y nido de abeja de aluminio. Carrocería en fibra de carbono y SMC. Suspensión delantera y posterior push-rod con barras estabilizadoras. Frenos: Delantero 355 mm en fibra de carbono. Trasero: disco de 280 mm. Neumático delantero 27/65x18". Neumático trasero 36/71x18". **DIMENSIONES:** Longitud total 4.430 mm. Batalla 2.715 mm. Vía anterior 1.760 mm. Vía posterior 1.660 mm. Aceleración 0-200 km/h 6,9 seg.

GANAMOS TODOS

ORIOI VENCE EN LLANES

Quienes han dado por muerto el Campeonato de España de Rallyes se han equivocado de cabo a rabo. Nunca en la historia reciente se había dado una lucha tan intensa y tan emocionante. En la quinta prueba, el carismático Rallye de Llanes, hubo que proceder al desempate para ver quién vencía.

Oriol y Marc se fundieron en un intenso abrazo con su director deportivo, Antonio Galisteo al acabar el último tramo.



Por primera vez en este año, Oriol Gómez se ha impuesto al Citroën oficial, poniendo el Campeonato al rojo vivo.

ENTRE los protagonistas habituales, la mayor novedad para la prueba llanica era la caja de cambios de 7 marchas montada en el Clio oficial, que acoplada en un diferencial de tipo viscoso, proporcionaba una mayor motricidad al coche de Oriol, que se mostraba muy ilusionado con su coche: «La nueva caja nos permite pasar las curvas en una marcha más; tiene una séptima un poco corta pero, espero que podamos corregirlo para Orense. Hemos trabajado ya bastante en las suspensiones y aunque aún no hemos llegado a la perfección del pasado año, ha mejorado mucho respecto a la primera aparición de este coche».

Jesús Puras había realizado unos test previos a la prueba. «Hemos ganado algo más de medio segundo por kilómetro entre el día que llegamos y ahora. Va mucho mejor que en Córdoba». Por su parte Moratal, bastante tenía con encomendarse a todas las Xanas y Meigas, para ver si se rompía de una vez la racha de infortunios que aqueja el bravo piloto del Peugeot.

Regresaba al Campeonato de España Daniel Alonso, con su Escort Cosworth grupo N habitual, muy bien preparado por Andre Pastor. En los días previos a la prueba intentó disponer de un F2, pero no fue posible: «Después de probar el Clio de Cima -con el que ganó en una

prueba regional- me convencí de que hay que contar con un grupo A. Pude haberme traído un Ford Escort RS de Inglaterra, pero Ford España no quiere saber nada de los rallyes y sin su ayuda, el proyecto es imposible para mi presupuesto». El avilesino tendría como principal rival al gallego Germán Castrillón, con una montura idéntica, que se quejaba del poco tiempo que había tenido para entrenar y de su penuria de medios; nada inusual.

Finalmente, entre el grupo de pilotos con posibilidades de ocupar los puestos tras los oficiales, se encontraba Miguel Martínez Conde, con su habitual Clio Williams grupo A, que estrenaba una caja ♦♦♦

TRAMO A TRAMO



Un serio percance ocurrió en el tramo del Fito al salirse, en la última curva, el Renault Clio de Reguera y caer por un terraplén, arrollando a seis espectadores. Entre ellos, se encontraban nuestros compañeros en las labores informativas Juan Manuel Fernández Pellón y Eduardo Huertas, a quienes deseamos un pronto restablecimiento. La asistencia médica funcionó correctamente y a los 15 minutos de producirse el accidente, se habían presentado dos coches de rápida intervención de la Federación Española de Automovilismo, un helicóptero y dos ambulancias, evacuando a los heridos.

Rumores y más rumores sobre el Campeonato del año que viene. Renault ya ha dejado caer sus intenciones: o se corre con el kit-car o lo dejan. Y ya se sabe que su kit-car para el 97 se basará sobre el modelo A64, que no es otra cosa que el sustituto del Renault 19.

Peugeot también está interesado en correr con el kit-car y Seat ya ha anunciado que su coche de esta categoría estará en el Cataluña a final de temporada. El único equipo que no suelta prenda hasta el momento sobre sus intenciones es Citroën.

En Orense va a haber toda una proliferación de coches Citroën. Al oficial de Puras se puede añadir otro semioficial para Arturo Rial. Un coche de 175 caballos sobre el que se monta un kit y con el que se quiere hacer una challenge para el 96. El tercer ZX será el de Pedro Diego, traído de Italia y preparado por Mauro Nocentini.

Y hablando de Citroën, mencionar que el coche de Puras estrenaba patrocinio. La Xunta de Galicia ha financiado el proyecto de manera muy importante a través de su programa Galicia Calidade. Mientras, Antonio Zanini ya ha bautizado al coche rojo como «El ganómetro».

Puras (arriba) y Moratal (abajo) lucharon como poseos durante toda la prueba. ¡Que espectáculo!



de cambios de seis marchas. Desde el primer tramo, los tres pilotos oficiales se enzarzan en una lucha sin cuartel. En el primer tramo, empatan Oriol (Renault) y Moratal (Peugeot), adelantando en cinco segundos a Puras (Citroën), lo que iba a tener una importancia capital, como luego veremos.

En los tramos rápidos, el Citroën y el Peugeot se imponían; con ventaja para Puras si dominaban las bajadas. Si el tramo era más ratonero o resbalaba, era Oriol quien se imponía. Tramo a tramo las diferencias nunca fueron, entre el primero y el tercero, mayores de 12 segundos!

Moratal tuvo problemas con la alimentación de gasolina, que le hizo perder durante algunos tramos, un poco de potencia en su motor (aún así, no perdió contacto con la cabeza); y una perforación del radiador, resuelta sin mayor contratiempo. Oriol también padeció problemas con los interfonos y Puras se quejaba de unas suspensiones poco adaptadas a los terrenos resbaladizos, que son mayoría en las estrechas carreteras de las estribaciones de los Picos de Europa.

«No puedes ceder ni un segundo —decía Moratal— vamos a tope todo el tiempo; cada error lo pagas».

Al final de la primera etapa Puras está en cabeza, con siete segundos sobre Oriol y 11 sobre Moratal,



Otra vez Azcona llevó el pequeño Peugeot 106 hasta las primeras posiciones.

gracias a un excelente tiempo en la rapidísima bajada del Fito, un tramo típico del Campeonato de Montaña, más adecuado para las barquetas.

La segunda etapa era más virada y más plana. Oriol inicia el ataque a Puras, mientras Moratal logra reducir su diferencia con el primero a cuatro segundos. En el tramo de Noriega, con mucha grava, logra endosarle cinco segundos al Citroën y tres al Peugeot, por lo que se instala en cabeza por un segundo sobre Puras y cuatro sobre Borja.

La emoción se contagiaba a los espectadores, que conocían los pormenores gracias a la radio (la organización había contactado con Sañudo para retransmitir la prueba). No cabía más tensión.

Y se llega al último tramo; de nuevo Noriega. Discurre paralelo a la carretera nacional, atiborrada de los coches de los espectadores que acudieron en miles, pese a la retransmisión del partido de fútbol entre el Madrid y el Coruña. Sin grandes desniveles, es muy umbrío, por lo que resbala mucho. Hay constantes cambios de asfalto y muchas curvas con grava. Todo un clásico.

Se llega a este último tramo con Oriol en cabeza, tres segundos por delante de Puras y siete de Moratal. Son las 21:37 horas de la noche.

«Ni piedras ni nada —cuenta Oriol a la llegada a su asistencia—. Me he lanzado como un loco por las cunetas. El todo por el todo. Si arrancaba una rueda o pinchaba y se iba todo a tomar... pues mala suerte. Pero no me iban a ganar». Su copiloto, Marc Martí, más frío que Oriol contaba: «Ha conducido como nunca le he visto. Daba puñetazos al volante diciendo: ¡Corre más cabrón! ¡Esto no corre Marc, nos van a ganar!».

Y le ganaron. Le ganó Puras por tres segundos. ¡Empate en la cabeza! Nunca se había dado en el Campeonato de España. El reglamento prevé que en caso de empate final, vence el piloto que haya marcado mejor tiempo en el primer tramo. Y

ese era Oriol Gómez. Todos conocían este detalle del reglamento y eran conscientes de que podía ocurrir.

¿Y Moratal? Casi llorando, Borja llegaba a sus asistencias tras haber perdido 21 segundos. Su motor le había fallado y la misma avería eléctrica que sufrió en Córdoba le había alejado de una victoria que, por qué no, también podía haber sido suya.

La lucha por la cabeza fue tan apasionante que los demás participantes parecían no existir; algo totalmente injusto.

Tras los oficiales, fue Martínez Conde (Clio grupo A) quien dominaba el cotarro, con autoridad sobre Daniel Alonso (Escort grupo N) y los dos *pequeñines* de Peugeot (Jaime Azcona y Sergio Vallejo). Tras ellos, German Castrillón (Ford Escort) y Javier Azcona (Renault Clio) también tuvieron su duelo particular a lo largo de toda la prueba, con dominio del Ford hasta que con la tarde-noche tomó el mando el Renault.

En el último tramo cedió la caja de cambios de Daniel Alonso, que tuvo que abandonar, dejando la victoria en grupo N en manos, una vez más, del navarro Javier Azcona, que era tercero sólo tres tramos antes.

Entre los hombres del Desafío Peugeot, nueva victoria de Miguel Angel Fuster, que tuvo que recuperar duramente sobre Muniente el tiempo perdido en el segundo tramo por un trompo.

Salvador Cañellas junior está empuñado en perder la Copa Ibiza siendo el piloto más brillante del



Vencedores y vencidos. La camaradería es la norma en el Nacional de Rallyes.



elenco. Una salida de carretera le hizo perder la carrera, que fue a parar a manos del veterano Metodío Ferradas. Finalmente, entre los Hyundai por fin victoria de Toni Vidal, con más de 20 minutos sobre el siguiente clasificado, Atanasio Iglesias.

Tras la victoria, segunda consecutiva, de Oriol, el Campeonato se pone al rojo vivo. Puras es aún claro líder, con más de 200 puntos sobre su rival, pero la realidad es distinta por las complejidades de la puntuación. Javier Azcona ya tiene casi en el bolsillo el título entre los grupo N y Renault se coloca líder en el campeonato de marcas.

JOSÉ MARIA CERNUDA

CLASIFICACION

1º Gómez-Martí (Renault Clio Williams), en 2.22.50. 2º Puras-Romani (Citroën ZX 16V), mismo tiempo. 3º Moratal-Rodríguez (Peugeot 306 S16), a 25". 4º Martínez Conde-Alonso (Renault Clio Williams), a 6'52". 5º Azcona-Billmeyer (Peugeot 106 Rallye), a 8'17". 6º Vallejo-Vallejo (Peugeot 106 Rallye) a 9'42". 7º Azcona-Vittorini (Renault Clio Williams), 1º grupo N, a 9'43". 8º Castrillón-Castrillón (Ford Escort Cosworth), 2º grupo N, a 9'47". 9º Fuster-Medina (Peugeot 106 Rallye), 3º grupo N, a 17'19". 10º Muniente-Ibañez (Peugeot 106 Rallye), 4º grupo N, a 17'44".

CAMPEONATO DE ESPAÑA

Pruebas disputadas: 5

1º Jesús Puras (Citroën), 758 puntos. 2º Oriol Gómez (Renault), 655. 3º Jaime Azcona (Peugeot), 594. 4º Javier Azcona (Renault), 582. 5º Sergio Vallejo (Peugeot), 450. 6º Borja Moratal (Peugeot), 420. 7º Miguel Angel Fuster (Peugeot), 318. 8º Manuel Muniente (Peugeot), 222. 9º Juan Luis Cruz (Subaru), 194. 10º Carlos Padilla (Renault), 161.

Próxima prueba: Rallye de Orense, 25 Junio.



B A L L E S T A



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

Porque es ...

POLITICA



CULTA



PRACTICA



ESPECTACULAR



APASIONADA



FEMINISTA



SESUDA



DIVERTIDA



DE CINE



VANGUARDISTA



y Mucho Más. TODAS LAS SEMANAS

Cambio16

**LA POTENCIA SIN CONTROL
NO SIRVE DE NADA.**



NUEVO P6000™: EL CONTROL ABSOLUTO.



8,5 mm profundidad en el surco central + 2,5 mm en los surcos laterales +
+ MINIMO AGUAPLANING + sílica + control absoluto en H₂O + hielo + nieve.
NUEVO P6000™ = SISTEMA PIRELLI DE SEGURIDAD ACTIVA = EL CONTROL ABSOLUTO.

PIRELLI

LEXUS LS 400



¡COMODO Y SOLIDO!

Motor 16

13 de junio 1995 • Núm. 608 • 375 ptas.

5

**Ideas
Para el**

**V
E
R
A
N
O**



FAMILIAR
Peugeot
806 ST 2.0



AVENTURERO
Nissan Terrano
II 2.7 TD SGX



EL VIAJERO
Citroën
Xantia 1.9 TD VSX



EL CIUDADANO
Fiat Cinquecento
Suite



PARA PRESUMIR
Ford Escort
XR3i Cabrio



Espace F-1
UN MONOVOLUMEN DE 750 CABALLOS

306 Maxi
PEUGEOT VUELVE A LOS RALLYES

