

**COSTE  
POR K.M.**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO



**A FONDO**

15 de julio de 1989 • Núm. 299 • 275 ptas.

**BMW M-5, NO VA MAS**



● 250 Km. ● 9.850.000 Ptas. ● 315 CV.

**PRUEBA**



**AUSTIN MONTEGO 1.6**

**AL VOLANTE**

**VW PASSAT SYNCRO  
G-60**

**UN FERRARI INGLES**

**EXCLUSIVA  
PROBAMOS  
EL LOTUS  
ESPRIT TURBO**



**DEPORTE**

**F.I.: G.P. DE FRANCIA / LUGO : RALLYE DE TIERRA**



# CON MICHELIN SE GANA



## PALMARÉS PRIMER SEMESTRE 1989

### RALLYES

**SUECIA** - 1º Ingvar Carlsson / MAZDA 323 4WD con MICHELIN  
**MONTECARLO** - 1º Massimo Biasion / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN  
**CATALUÑA - COSTA BRAVA** - 1º Yves Loubet / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN  
**PORTUGAL** - 1º Massimo Biasion / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN  
**SAFARI** - 1º Massimo Biasion / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN  
**TOUR DE CORCEGA** - 1º Didier Auriol / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN  
**ACROPOLIS** - 1º Massimo Biasion / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN

### SPORT PROTOTIPOS

**SUZUKA** - 1º Schlesser-Baldi / SAUBER MERCEDES con MICHELIN  
**LE MANS** - 1º Reuter-Dickens / SAUBER MERCEDES con MICHELIN  
**JARAMA** - 1º Schlesser-Mass / SAUBER MERCEDES con MICHELIN

**+ 22 Grandes Premios de Moto ganados con MICHELIN**



**MICHELIN**

# De los miedos escénicos

**N**UESTRO José María Cernuda comentaba hace algunos días que la famosa frase del futbolista Jorge Valdano, acerca del «miedo escénico» de los profesionales del balompié, era perfectamente aplicable a la situación que viven estos días millones de conductores españoles, ante el inicio del «merecido descanso». Es evidente que existe ese «miedo escénico», fomentado por los mensajes de la Dirección General de Tráfico (sobre todo en etapas anteriores, porque el actual equipo ha rebajado el nivel de tensión) e, incluso, por los propios medios de comunicación, al limitar su información vial al número de muertos en la carretera. Hay demasiado catastrofismo en esta inevitable historia negra del tráfico hispano. El miedo se ha generalizado hasta tal punto que en una encuesta realizada por la revista «Tráfico» nuestros populares dan su opinión sobre la materia: «Me da un poco de respeto conducir en verano, porque hay mucho loco y es bastante peligroso» (Iñaki Gabilondo). «Tengo miedo porque hay mucha gente que se queda en la carretera» (Norma Duvál). «Es peligroso porque algunos conductores son de temer» (Joaquín Prat) o «Yo pienso en los viajes en coche con verdadero temor» (Concha Velasco). La única voz serena es la de José Luis Coll que asegura que «con un poco inteligente que fuera el conductor no habría ningún accidente». Es necesario desdramatizar,



dar confianza a los que se sientan estos días frente a un volante, pensar que son millones los que llegan a sus puntos de verano perfectamente. Y todo esto se consigue con buenas dosis de educación, de sentido común, de prudencia. Porque, aunque nadie lo diga, son bastante peores las carreteras que los conductores hispanos.

Pero hay, además, otros «miedos escénicos», como es el caso del ex-consejero delegado de Ford España, Ingvar Sviggum, que ha culminado su etapa en nuestro país prácticamente sin salir del despacho. Paddy Byrne, su antecesor, fue todo lo contrario y el nuevo hombre que ahora recoge el testigo, el alemán Heinz H. Soiron —al que le deseamos muchos éxitos—, es de esperar que sea más visible.

Del miedo pasamos a la vergüenza. Y vergonzoso es que a una firma del prestigio de Lois, que ha convocado un noble premio periodístico, le hayan colado el gol de hacer distinciones, otorgando premios mayores para prensa y televisión e inferiores para fotografía. Como si nuestros queridos y admirados compañeros gráficos fueran periodistas de tercera. No hay derecho, porque es evidente que con la cámara se hace tan buen periodismo —a veces mejor—, que con la pluma. Lois, de verdad, no se lo merece.

**Félix Lázaro**  
 Editor ejecutivo

### SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
10	AL VOLANTE	VW Passat Syncro y 1.9 D
14	A FONDO	BMW M-5
27	COSTE POR KILOMETRO	
37	MERCADO	Industria
38	PRECIO COCHES NUEVOS	
44	PRECIO COCHES USADOS	
50	ACTUALIDAD	Nuevos límites de velocidad
52	FUERA DE SERIE	Lotus mira al futuro
56		Lotus Esprit Turbo



### Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente Ejecutivo: Carlos Bustelo. Director General: José Luis Samaranch.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbeita. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de Sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producción), Raúl Rodríguez (Economía), Redacción: Carlos Cancela, Simonetta Garril, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Francisco Ibáñez (Ginebra); Michel Meillera (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Santiago Ibáñez (fotografía); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Javier Soano (Cierre); Miguel Angel Turci (Cierre); José Luis de la Viña (Náutica).

Directora de Publicidad: Carmen Nieto. Publicidad Madrid: Elvira Aricha, M.ª Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. P.º San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel.: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta, Barón de Carcer, 48 - 9.º 46001 Valencia. Tel.: (96) 352 26 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo: Salvador González. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director comercial: Julio José Benito. Subdirectora comercial: Carmen Nieto.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 NYRE E. Telefax: 407 24 22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268 04 02-03. Fotocomposición: Procomsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHÍ. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz; Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SGEL. Polígono Industrial. Avda. Valdelaparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.





## En voz baja

• Seat está haciendo un verdadero esfuerzo de imagen, identificándose con la gente joven y con el deporte. Está a punto de firmarse un acuerdo de patrocinio como Transportista Oficial de la Copa del Mundo de Atletismo, que se celebrará este otoño en Barcelona, inaugurándose el Estadio Olímpico. Por si fuera poco, su patrocinio a Gabriela Sabatini, se acaba de ampliar a

Arantxa Sánchez-Vicario y a Conchita Martínez.

• En los próximos meses, el departamento de relaciones exteriores de Ford España podría ser reestructurado. Su actual director, Tomas Cavanna, podría dejar la compañía, siguiendo la marcha Ingvar Sviggum, Consejero delegado, que ha sido recientemente sustituido.

• Una descoordinación entre Tráfico y el RACC en Barcelona impidió que el helicóptero de esta entidad pudiese prestar ayuda en algunos accidentes en las últimas semanas. En éstos se produjeron dos fallecimientos, lo que originó momentos de grave tensión entre ambos organismos y que ha ocasionado que, desde entonces, el helicóptero sea inmediatamente avisado por los agentes, que con anterioridad no colaboraban en esta misión.



ENATCAR

### POR TELEVISION

**N**UNCA en España una empresa de transporte de viajeros por carretera se había anunciado en televisión. La empresa estatal Enatcar, con una inversión de 100 millones de pesetas, ha mostrado a miles de espectadores, una alternativa al avión o al tren, una posibilidad más de viajar no tan conocida como se cree, aunque solucione los viajes a las dos terceras partes de los viajeros que se transportan en España. La empresa estatal pretende, además de dignificar este sector, darse a conocer dada su reciente creación.

CONTINENTAL

### EN EL CUARTO LUGAR

**C**ONTINENTAL continúa su marcha imparable hacia los primeros lugares en la clasificación mundial de constructores de neumáticos. Su cifra de ventas, superior a los 500.000 millones de pesetas, da idea de la fuerza del constructor alemán que durante 1988 ha integrado a General

dos en otros puntos Continental distribuidos por el resto de Europa. El proceso se ha iniciado ya sin haberse recibido la más mínima queja por parte de los usuarios.



### SOS EN VACACIONES

Teléfonos de asistencia durante el verano:

- DGT: (900) 12 35 05.
- RACE: (91) 593 33 33.
- ADA: (91) 450 10 10.
- CEA: (91) 419 58 58.
- RACC Asistencia en carretera: (93) 200 07 55.
- Fasa-Renault: (91) 456 39 99.
- Peugeot-Talbot: (91) 597 21 25 (Europe Assist.)
- Opel-General Motors: (91) 597 21 25 (Europe Assistance).
- Citroen: (91) 450 11 11.
- Seat: (900) 11 22 22.

Tire de Estados Unidos además de lanzarse en una operación de colaboración con las firmas japonesas Yokohama y Toyo. En nuestro país Continental ha facturado aproximadamente unos 4.200 millones de pesetas, un siete por ciento más que en el año 87, y ha conseguido alcanzar el cuatro por ciento de penetración en el mercado. La firma ha decidido también no volver a abrir sus instalaciones de la localidad madrileña de Coslada tras el gravísimo incendio que tuvo lugar el pasado 17 de mayo; la decisión ha salido de la casa matriz, Continental Industrias del Caucho, radicada en Hannover. Para compensar esta pérdida se va a forzar la importación de elementos fabrica-

PEUGEOT

### 205, NUMERO MAGICO

**A**CABA de salir de la cadena de montaje el Peugeot 205 número tres millones, el coche francés más exportado desde 1986. Peugeot celebra así un éxito sin precedentes que se verá culminado este año, ya que se fabricarán 600.000 unidades, récord histórico para la industria francesa del automóvil, como el mayor número de unidades construidas de un mismo modelo en un año.

Coincidiendo con estas celebraciones, un jurado internacional, compuesto por los responsables de las mejores revistas económicas de la



HONDA

### COMPETENCIA AL SPACE

**H**ONDA está dando los últimos retoques a una Van con la que plantar cara en un futuro próximo al Renault Espace, destinada en principio al mercado americano.

Con un aire parecido al vehículo francés, el proyecto ha sido desarrollado en el Centro de Estudios de Honda en California partiendo de la base mecánica del Honda Accord y dotándolo de numerosos refinamientos y de una excelente aerodinámica.

El motor es en principio el del Accord aunque también se está pensando en la

posibilidad de un motor con seis cilindros.

Por último hay que decir que junto a la tracción integral a las cuatro ruedas, se incorporará, probablemente, la novedad de las cuatro ruedas directrices, que serían exclusivas en un modelo de este tipo.

Si se cumplen los planes, el Salón de Francfort despejará las dudas.

máxima por debajo de los 190 kilómetros por hora ha tenido lugar en la capital de la Unión Soviética, en Moscú. La compañía italiana ha elegido esta ciudad como homenaje a su colaboración con la industria soviética a la que podrá seguir, en un plazo cor-

to de tiempo, un proyecto de gran magnitud, que permitirá fabricar aproximadamente unos cincuenta millones de neumáticos por año. Tal producción se destinaría, caso de cumplirse los proyectos, al modelo Fiat que se fabricará de forma exclusiva en la

Unión Soviética. Los dirigentes de Pirelli están apoyando a fondo la nueva fábrica, que les permitiría exportar al resto del continente europeo, Italia incluida, incluyendo el nombre de alguna de sus marcas asociadas como pueden ser Ceat o Metzeler.

PIRELLI

### ACUERDOS CON LA URSS

**L**A presentación internacional del último neumático de la firma Pirelli, el Pirelli 2.000, para turismos de tipo medio con una velocidad



## Verde y Rojo



● El Tribunal de Apelación de la Federación de Automovilismo no ha querido entrar a dilucidar quién decía la verdad en el llamado «caso Orense» y ha preferido salirse por las ramas, dar la razón a quien la tenía, pero sin reconocer los errores de la parte contraria.

● No vamos a descubrir ahora que Gigi Corbetta es un genio. Los que sí lo acaban de reconocer son los miembros del jurado del Premio Lois, que con toda justicia le ha sido concedido. Hasta es posible que se entere cuando nos lea, porque cuando llegó la comunicación estaba, por supuesto, siguiendo la Fórmula 1.

● TV3 tuvo la feliz ocurrencia de recomendar prudencia en estos días de éxodo estival, con una colección de secuencias de accidentes que pusieron los pelos de punta a los espectadores, aterrizando a los millones de catalanes que en las siguientes horas iniciaban sus vacaciones. ¿Es que no hay nadie que piense siquiera un poco en la gravedad de estos mensajes?

● José María Casielles, senador del grupo popular, ha pedido al Gobierno que se regule una señalización especial que indique que en un accidente de tráfico ya se están prestando las ayudas necesarias. Nos parece una iniciativa muy inteligente, que debería ser estudiada con interés por los expertos en tráfico.

## El juego del verano



### CADA OVEJA CON SU PAREJA

Trate de averiguar cuál de estos utensilios se ha «colado» en la somera relación de objetos de toda procedencia, que los franceses y algún que otro conductor nacional lleva impresionablemente en sus vacaciones:

- El conductor:
  - a) unas playeras
  - b) un flotador
  - c) un cartón de «gauloises»
  - d) una «rebequita»
- Su arfegida esposa:
  - a) un chándal de colorines
  - b) una cuchilla de afeitar
  - c) una esterilla de esparto
  - d) una «rebequita»
- Su maleducado hijo:
  - a) unos vaqueros rotos
  - b) algo para no lavarse
  - c) un cortaúñas
  - d) una «rebequita»
- Su adorable madre (de ella):
  - a) un kilo de cerezas
  - b) una botella de Ricart
  - c) un sombrero de paja
  - d) una «rebequita»
- El amigo de ella:
  - a) unas playeras
  - b) un flotador
  - c) un cartón de «gauloises»
  - d) dos «rebequitas»

Solución: **sopej**

### FORD ESPAÑA

## NUEVO CONSEJERO DELEGADO

**H**EinZ H. Soiron es el nuevo Vicepresidente y Consejero Delegado de



Ford España, sustituyendo en el puesto a Ingvar M. Sviggum, quien tras dos años y medio en nuestro país, ha sido promocionado a la Dirección de Marketing de Ford Europa.

Heinz H. Soiron, nacido hace 50 años en Alemania, es Licenciado en Económicas e Ingeniero Industrial, trabajando en la empresa desde hace más de 25 años, ha colaborado tanto en áreas financieras como técnicas, en distintos países, incluido el nuestro, donde participó plenamente en el establecimiento de Ford España.

Antes de su llegada, desempeñaba el cargo de Director de Programas para coches pequeños, dirigiendo el equipo encargado del diseño del nuevo Fiesta.

### TRAFICO

## TOMA CASTAÑA

**E**XACTAMENTE esto es lo que no debe hacer ningún automovilista. Y conste que no lo decimos porque pueda ser sorprendido por un helicóptero de la Dirección General de Tráfico —como es el caso— que llevará aparejada una fuerte y justa sanción sino por la propia seguridad y, por supuesto, por la de los que viajan en dirección contraria. Por favor, borremos del mapa a estos cafres de la carretera.



### TOYOTA

## OTRA FABRICA DE MOTORES

**T**RAS el anuncio de la construcción de una nueva fábrica de automóviles en Gran Bretaña, se acaba de hacer pública la decisión de instalar una planta para motores en Gales, a sólo dos horas de transporte por carretera de la factoría principal. La nueva planta se ubica en la localidad de Clwyd y el presidente de la compañía, Schoichiro Toyoda ha sido el encargado de anunciarlo, en rueda de prensa a la que asistió el secretario de Estado para Gales, Peter Walker.

La planta, que comenzará su construcción en el verano del 90, tiene una producción estimada de 200.000 unidades anuales. La inversión se calcula en 140 millones de libras, aproximadamente alrededor de 30.000 millones de pesetas. Es a finales del 92 cuando la planta de motores comenzará su producción, pero no será hasta 1994 cuando se alcance el punto de máxima fabricación.

### INVESTIGACION

## GANARSE AL CLIENTE

**L**A valoración del servicio y la relación comercial que los fabricantes de automóviles mantienen con sus clientes han sido objeto de estudio en unas jornadas a las que, organizadas por Area Investigación, asistieron los responsables de marketing de 11 marcas. Por fortuna el protagonismo de los clientes, que es medido por encuestas periódicas, se ha puesto de manifiesto al coincidir todos en que una persona satisfecha tiene más del doble de posibilidades de repetir la misma marca que los clientes insatisfechos. Es bueno que vayan tomando nota los fabricantes, porque aquí está la clave del futuro.



### TORRE EIFFEL

## LUZ CITROËN

**E**L día 17 de junio, la Torre Eiffel volvió a revivir un escenario histórico. Durante 45 segundos la torre sirvió como reclamo publicitario a la marca Citroën que vio como su nombre adornaba el lateral del monumento. El acto que sirvió como homenaje a André Citroën que ya iluminó la torre entre los años 25 y 34 fue completado con el desfile por la Avenida de Gustavo Eiffel de cuarenta Citroën, desde el Tipo «A» al famoso «Pato».

# DESTAPARSE



# PARA DES CUBRIRSE

## KADETT CABRIO GSi

El aire existe. La luz se conquista. Descubre el cielo.  
Motor 2.0i, 115 CV. de potencia, aceleración de  
0 a 100 en 10 seg., 195 Km/h. de velocidad máxima.



P.V.P. 2.390.000 (Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos.  
Precio recomendado por el fabricante)



**OPEL** 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS

# VOLKSWAGEN PASSAT SYNCRO Y 1.9 DIESEL

## UN SERIO RIVAL

**L**a gama Passat crece con dos nuevas versiones, una animada con un motor diesel de 1,9 litros y la que a partir de ahora será el buque insignia de la marca alemana, el GT 60 Syncro. Una variante dotada con el conocido sistema de tracción a las cuatro ruedas del fabricante y en la que han tirado la

Golf GTI. Es un propulsor que rinde la importante cifra de 160 caballos de potencia que transmite a las cuatro ruedas por medio del sistema Syncro, que cuenta con un acoplamiento viscoso situado en el tren trasero y que dependiendo de las circunstancias del suelo y de la conducción reparte más par delante o detrás. En



Tan sólo unos discretos anagramas lo diferencian. En la parte trasera se distingue por la referencia G60.



El Passat Syncro es una opción muy interesante dentro de los 4x4 con un precio, si tenemos en cuenta su completo equipo, muy interesante.

por igual, con la ventaja de no producir perturbaciones sobre la dirección. Esto, unido al ABS, perfectamente compatible con la tracción a las cuatro ruedas y con el diferencial EDS, hacen que este 4x4 sea de los más seguros del mercado.



El nivel de acabado sigue siendo muy bueno, típico de la marca. La calidad de los materiales empleados es también de primera.

Esto lo hemos podido constatar en carreteras viradas donde el Passat Syncro dio muestras de una adherencia y una tracción magnífica. Gracias al compresor G60, el motor de 1,8 litros con 16 válvulas es superelástico, tirando con decisión desde regímenes muy bajos, llegando a la zona roja del cuentavueeltas sin ningún problema, sin que se pueda apreciar ningún bache de potencia. Los únicos puntos criticables de este coche se refieren a la caja de cambios. El selector, con unos recorridos un poco largos y con un tacto un poco áspero, sobre todo la segunda velocidad, hacen que ten-



Otra de las versiones que viene a incrementar la gama es el 1.9 Diesel. Es una variante que la marca no tiene previsto vender en España.

caso por la ventana equipándola de los últimos adelantos técnicos. De esta forma, además de la tracción integral, dispone de dispositivo ABS, compatible perfectamente con la tracción total y un diferencial autobloqueante electrónico en el tren delantero.

Con todo esto, el nuevo Volkswagen Passat Syncro es un serio rival y una opción muy interesante dentro del segmento compuesto por las berlinas 4x4. El motor que ha elegido la marca para este coche es el 1,8 litros con 16 válvulas sobrealimentado mediante un compresor en espiral G60, similar al utilizado en el Corrado y que próximamente equipará el

condiciones normales de circulación se comporta como un tracción delantera y dependiente de la adherencia de éstas al suelo va mandando tracción detrás, hasta llegar al punto de que en un caso límite en que las ruedas delanteras patinen mucho (en una pendiente helada) la mayoría de la potencia pasa a las traseras.

Además de todo esto, y como gran novedad, incorpora un diferencial autobloqueante electrónico en el tren delantero denominado EDS y que contribuye, en buena medida, a mejorar la tracción de este Passat. Este diferencial tiene la particularidad de asegurar que las dos ruedas traccionen siempre



El motor 1.9 Diesel es novedad y tiene un funcionamiento muy ecológico.



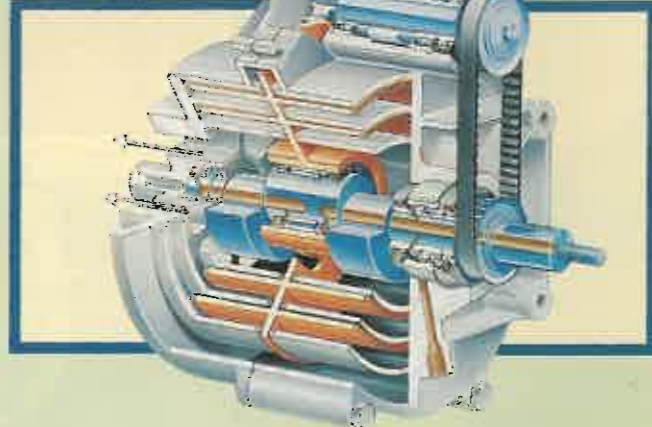
El motor de 1.8 litros y 16V se ha visto reforzado por el compresor G60 y con ello el rendimiento es excepcional, con 160 caballos de potencia.



## TECNOLOGIA DE VANGUARDIA

EL Volkswagen Passat GT 60 Syncro es un vehículo en el que coinciden muchos adelantos técnicos. El motor elegido por el fabricante es el de 1,8 litros, que gracias a la incorporación del compresor G60 obtiene un rendimiento de 160 caballos. Es un dispositivo que cumple una función muy similar a la de un turbo, por lo tanto aumenta la presión de entrada de los gases de la admisión consiguiendo un mayor llenado de la cámara de combustión y con ello un mejor rendimiento. Este compresor tiene una gran ventaja con respecto

El G60 funciona como un turbo, pero rinde al máximo siempre.



a los turbo, al moverse ayudado por los propios elementos móviles del motor en vez de los gases de escape, el rendimiento es

siempre máximo sin que influya en nada el régimen de giro del motor.

Este elemento está compuesto por dos espirales,

similares a la concha de un caracol, una es fija y otra móvil, situado lógicamente en el circuito de admisión del motor. Los gases frescos entran por un conducto al centro, y la espiral móvil los comprime mandando por lo tanto una mayor capacidad a los cilindros.

Otra novedad en este coche es el diferencial electrónico EDS, que asegura en todo momento que ninguna de las ruedas delanteras gire sin avanzar, y no produce perturbaciones sobre la dirección y evita la típica tendencia de los diferenciales autoblocantes convencionales a desviarse el coche hacia la parte de la rueda que más tracciona.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	G60 SYNCRO	1.9 DIESEL
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.781	1.896
N.º apoyos de cigüeñal	5	5
Árbol de levas	2, en cabeza	1, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	4	2
Alimentación	Inyec. compre. G60	Inyec.
Compresión	8,0 a 1	22,5 a 1
Tipo de carburante	Super	Gasóleo
Potencia máxima (CV/rpm)	160/5.600	68/4.400
Par máximo (mkg/rpm)	22,95/3.600	12,95/2.400
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	A las 4 ruedas	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Embrague	Mecánico	Mecánico
<b>DIRECCIÓN</b>		
Tipo	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,3	3,3
<b>FRENOS</b>		
Sistema (d./t.)	Discos vent./discos	Discos/tambor
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Eje torsional	Eje torsional
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	61 x 15	6J x 14
Neumáticos	195/55 R 15V	185/65 R 14T
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha (kg)	1.320	1.180
Capacidad depósito (l)	70	70

ga un manejo lento. La segunda es muy corta, llegando a régimen máximo de giro en muy poco tiempo, mientras que la tercera es larga, propiciando un gran salto entre las dos. Esto hace que cuando hay que abordar un giro muy cerrado si ponemos segunda el motor se sube mucho de vueltas llegando incluso al corte de inyección y si lo hacemos en tercera nos encontramos con un motor con poco rendimiento.

La otra versión nueva del Passat es la 1.9 Diesel, un coche que a España no tienen previsto que llegue. Han tenido especial atención en conseguir que el motor sea muy poco ruidoso y sobre todo ecológico. En este sentido han conseguido unos niveles superiores a los de su

competencia, pero sacrificando las prestaciones. El Passat 1.9 Diesel tiene un motor muy lento de reacciones resultando muy pesado, debiéndose tener la precaución de no bajar de 2.000 revoluciones, en caso contrario es muy perezoso.

El Volkswagen Passat Syncro se comercializará en Alemania a finales de agosto, mientras que a España llegará a últimos de septiembre. El precio rondará los 3.900.000 pesetas la berlina, y 250.000 más el Variant (familiar). En este precio está incluido el ABS de serie y el diferencial EDS, además de un equipamiento completo, en el que la única opción disponible será el aire acondicionado.

Manuel Madrid

# ESTE COCHE SE VE POCO



Existe un grupo reducido de personas que saben que los mejores vinos no son siempre los más conocidos. Que tienen en su casa un valioso cuadro de un pintor purista que aún no es famoso. Gente que prefiere descubrir una pequeña cala en una isla, que frecuentar una playa de moda. Este grupo de personas elige siempre lo mejor. Saben que MAZDA aporta tecnologías y diseños que marcan el futuro del automóvil. Como el MAZDA 626. El único coche del mundo que ya incorpora dirección electrónica en las cuatro ruedas. Estas son las personas que se van a comprar este año un MAZDA. Por propio criterio.

**mazda**  
Automóviles



**BMW M-5**

**OBRA MAESTRA**

**BMW ha vuelto a golpear. Y lo ha hecho con fuerza. Esta vez el martillo se llama M-5, la nueva berlina de altas prestaciones lanzada por la marca muniquesa, que ha puesto el listón muy alto para quienes quieran hacerlo mejor.**

**D**ESPUES de un periodo de tanteos en el curso del cual se lanzaron modelos como el anterior Serie 5 y el todavía vigente Serie 3, en los que la marca se mostró excesivamente prudente y conservadora, BMW está demostrando que realmente sabe hacer coches técnicamente avanzados y de calidad. Primero con los nuevos Serie 7 y después con los actuales Serie 5, gama a la que ha puesto una guinda al lanzar la versión M-5. Un coche singular al que nos ha sido imposible encontrarle un com-

petidor. Al menos por el momento, puesto que en Stuttgart se trabaja a tope para prepararse y recoger ese guante que desde Múnic se ha lanzado a todos los demás fabricantes.

Todos los BMW marcados con la M de Motorsport, la filial que se dedica a la fabricación de coches y motores especiales, bien para la competición, bien para utilización normal, salvo el primero de ellos, el M-1, son el resultado de hacer evolucionar un modelo de los ya existentes. El M-5 ha sido fiel a la regla, puesto que toma como base el bas-

tidor del Serie 5, que en su momento se juzgó pesado pero que ha resultado lo suficientemente robusto como para que se haya podido montar el potente motor de 315 caballos y dotarlo de las suspensiones y el calzado necesarios como para que pueda transmitirse la potencia al suelo sin que el chasis flexione.

**MECANICA** \* \* \* \* \*

Aunque podría pensarse que el motor, un 6 cilindros en línea de 3,5 litros,

**VIRTUDES**

- Motor elástico y brillante
- Relación prestaciones-consumos
- Acabado y equipamiento

**DEFECTOS**

- Velocidad máxima limitada
- Asiento trasero para dos personas
- Precio elevado

**PRECIO EN LA CALLE:**  
**9.847.929 plus.**





El M-5 es un noble en cualquier circunstancia. La capacidad de tracción se ha aumentado gracias al reglaje de los ejes.



El motor es de nueva concepción y rinde 315 caballos. Unas excelentes prestaciones se combinan con unos consumos recortados. Las llantas también son nuevas, con efecto turbina.



es el mismo que se montaba en el M-1 y en el M-6 y en el anterior M-5, se trata en realidad de un motor nuevo. El bloque lo es; cigüeñal, pistones y bielas también lo son, incluso ha variado ligeramente la cilindrada, que gana algunos centímetros cúbicos. Además de esto, los técnicos de BMW se han replanteado todo el sistema de alimentación de combustible. La inyección de combustible corre a cargo de un nuevo tipo de Motronic, el dispositivo de inyección fabricado por Bosch al que se considera como el más perfecto. Y se han diseñado unos nuevos colectores precedidos por una caja en la que se comunican todos ellos. Dentro del colector, una palomilla separa el aire que entra en los tres primeros cilindros de los otros tres cuando se rueda a baja velocidad. Esta palomilla se abre a partir de un cierto número de revoluciones. En esta caja se crea también un efecto de resonancia que hace que el aire entre en el cilindro con una ligera sobre-

presión. Con todo esto lo que se ha conseguido es que el motor, contrariamente a lo que pasaba con la versión anterior, sea super elástico. Ayudado por una caja de cambios cuyas relaciones están perfectamente adaptadas a las características de rendimiento del motor, se puede hacer una conducción relajada utilizando casi únicamente las marchas más largas puesto que se recupera de regímenes realmente bajos sin tirones ni protestas. En cambio sigue manteniendo un segundo tirón cuando se superan las 4.000 revoluciones por minuto que se mantiene constante hasta las 7.000, sin que se noten síntomas de que la potencia se viene abajo. Y es que esa sobrealimentación por resonancia se hace notable también a altas revoluciones. Hay que decir de todas formas que esto no influye a la hora de poder conseguir una elevada velocidad máxima puesto que BMW, como ya hizo en el 750i, el límite lo ha vuelto a poner en los 250 kilómetros por hora,

DATOS DE COMPRA

Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana, 149, Madrid. Tel.: (91) 572 02 22. Red de postventa: 58 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

FICHA TÉCNICA

**MOTOR.** Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.535 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 7. Arbol de levas: N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 oct. Potencia máxima: 315 CV a 6.900 rpm. Par máximo: 36,7 mkg a 4.750 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,6 km/h; 2.ª, 14,5 km/h; 3.ª, 22,3 km/h; 4.ª, 30,1 km/h; 5.ª, 37,2 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

**DIRECCION.** Tipo: De circulación de bolas. Vueltas de volante: 2,5. Diámetro de giro: 11 m.

**FRENOS.** Sistema: Discos ventilados en las 4 ruedas, ABS.

**SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

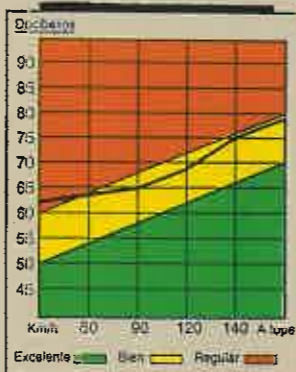
**RUEDAS.** Llantas: 8x17 pulgadas. Neumáticos: 235/45 ZR 17.

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 1.670 kg. Capacidad depósito: 90 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	250
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,0
1.000 m salida parada	26,8
De 0 a 100 km/h	6,8
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	17,7
400 m desde 40 km/h en 5.ª	19,1
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	31,4
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	34,9
De 80 a 120 km/h en 4.ª	8,1
De 80 a 120 km/h en 5.ª	11,8

SONORIDAD



Al ralentí: 62,0. A 60 km/h: 63,6. A 90 km/h: 65,8. A 120 km/h: 68,6. A 140 km/h: 70,5. A tope: 78,8.

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

ESTE ES UN NUEVO TELEFONO PARA COCHE. PERO LO MEJOR VIENE AHORA.





Las líneas del M-5 son discretas

Destacan las nuevas llantas y unos sencillos apéndices aerodinámicos

que vienen a corresponder a unas 6.600 revoluciones por minuto a las que con la quinta marcha engranada se corta la alimentación. En definitiva, se trata de un motor de sensacional rendimiento, que proporciona al coche unas excelentes prestaciones mientras que en contrapartida, los consumos, aunque en coches de esta categoría tenga una menor importancia, son bastante contenidos.

Aunque la mayoría de los fabricantes, en cuanto comienzan a trabajar



El frontal guarda los mismos rasgos que sus hermanos menores, pero no le falta agresividad.

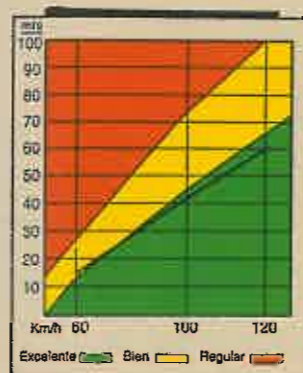
con coches cuya potencia supera los 250 caballos optan rápidamente por el cambio automático, en BMW, aunque evidentemente se puede obtener un M-5 con ese tipo de cambio, ofrece como equipamiento base el cambio manual de cinco marchas, en coherencia con el espíritu del coche. Es un cambio de cinco marchas en el que se ha mantenido la disposición normal de las mismas, habiendo quedado eliminada la caja denominada «deportiva» en la que la primera está enfrentada con la marcha

atrás y la quinta con la cuarta. Es un cambio de manejo suave y preciso. A lo sumo se puede apreciar una cierta dureza en el embrague, lógicamente dimensionada para que pueda aguantar sin problemas el tirón de esos 315 caballos.

### COMPORTAMIENTO \* \* \* \*

Aunque exteriormente prácticamente no se nota, el coche ha sido rebajado en su altura con respecto a las demás versiones de la Serie 5 en 20 milímetros, de cara a conseguir, con ayuda de los muy discretos spoilers delantero y trasero y el estribo lateral, mantener el mismo coeficiente aerodinámico que las versiones equipadas con neumáticos de menor sección y radiadores más pequeños. Y es que el M-5 va equipado de unos gruesos neumáticos de muy bajo perfil montados en llantas de 17 pulgadas de diámetro por 8 de garganta. Opcionalmente, BMW ofrecerá también la posibilidad de montar llantas de 9 pulgadas de garganta en el eje posterior. Aunque lo cierto es que no resulta necesario porque el coche resulta muy noble. En autopista, las grandes curvas se pasan sin el menor problema. En carreteras de trazado más accidentado se mantiene esa misma tónica de facilidad de conducción. El coche tiene un comportamiento completamente neutro. Sólo cuando la curva es muy cerrada y se ha tenido que reducir a segunda o incluso a primera, y se pisa el acelerador con fuerza puede llegarse a producir un deslizamiento del eje posterior, pero de corta amplitud y fácilmente controlable. Y es que el eje posterior, retocado en su reglaje, lo mismo que el delantero, hace gala de una gran capacidad motriz, gracias, en buena parte al montaje de un diferencial au-

### FRENOS



### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 14,5. A 100 km/h: 42,7. A 120 km/h: 60,8.

### CONSUMO

Ciudad	l/100 km
A 25,2 km/h de cruceo	21,5
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	9,3
En conducción rápida	18,6
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	11,4
A 140 km/h de cruceo	13,8
A 180 km/h de cruceo	17,6
<b>OTROS VALORES</b>	
Consumo medio ponderado	16,8
Capacidad depósito comb.	90
Autonomía media	485

### EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo desgaste past. de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor mando distancia	SI
Apoyacabezas (del./tras.)	S/S
Elevalunas eléctricos (del./tras.)	S/S
Cierre centralizado	SI
Luz lectura de mapas	SI
Tapón carburante con cerradura	SI
Llantas de aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lava trasero	-
Asiento posterior divisible	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI

## Philips Car Stereo

PHILIPS

Philips Car Stereo

TMA

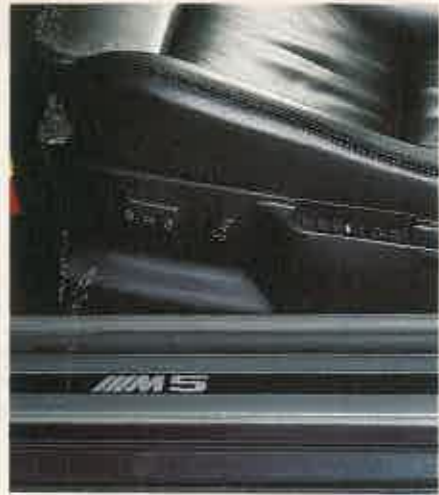
PHILIPS

# ES PHILIPS. Y SU TARJETA DE PRESENTACION ES TODO UN SERVICIO.

En el camino del Teléfono para Coche aún quedaba mucho por recorrer. Y una vez más ha sido Philips quien ha dicho la última palabra: Servicio. Y se la da por escrito. En la Tarjeta de Servicio VIP. Porque sólo Philips podía ofrecerle un Servicio Gratuito de Mantenimiento durante tres años. Para que usted no sólo compre la más avanzada tecnología que Philips pone en todos sus aparatos, sino también la seguridad de que no tendrá nunca el más mínimo problema. Si aún quiere saber más sobre el Teléfono para Coche AP 4000 de Philips, sobre la gama de sus accesorios o sobre su Servicio VIP, llame al (91) 239 12 53 y descubra todo lo que aún nadie le había podido ofrecer en el mundo del Teléfono para Coche.

PHILIPS





Los asientos delanteros se pueden reglar eléctricamente. El salpicadero es igual al de los demás modelos de la serie.



Los asientos son de diseño deportivo y sujetan perfectamente el cuerpo. Las plazas traseras son amplias pero sólo pueden ocuparlas dos personas.



### BMW M-5



toblocante al 25 por ciento. Otro detalle del comportamiento del coche que hay que mencionar es que quizá, sobre carreteras de mal piso, los reglajes del eje delantero hagan que en la frenada la estabilidad direccional del coche no sea todo lo perfecta que debiera. En cualquier caso no resulta problemático mantenerlo controlado.

Los frenos son excepcionales. Los discos que han sido escogidos y las nue-

vas llantas permiten una respuesta sensacional en cada momento. En cuanto a la dirección, asistida pero regresiva en función de la velocidad, está bien adaptada al coche.

Desde el punto de vista del confort, BMW ha conseguido un buen compromiso puesto que en este caso esa excelente estabilidad que caracteriza al coche no implica el que los pasajeros sean maltratados.

### CARROCERIA ★ ★ ★ ★

Como en el anterior M-5 BMW ha optado por la vía de la discreción. Sólo los expertos muy observadores apreciarán las nuevas llantas de aleación de cinco radios con efecto turbina auténtico y antirrobo, o esos discretísimos apéndices aerodinámicos que son las únicas diferencias externas del M-5 con respecto a los demás coches de la gama.

En el interior, en cambio, algunas variaciones más notables. No en el salpicadero, que mantiene el diseño de todos los Serie 5, ni en el cuadro de instrumentos en el que la única diferencia es que el económetro ha sido reemplazado por un termómetro del aceite, sino en los asientos, de diseño deportivo, tapizados en piel y de los cuales, el posterior, es partido, con lo que queda limitado a ser ocupado únicamente por

# Esta es la mejor dirección.



Cuando te vayas a poner de viaje, esta es la mejor dirección, llama antes al

## 900-123 505

y GRATIS podrás conocer toda la información del tráfico de toda España, desde el punto en que estés:

- Situación real de la circulación.
- Estado del tráfico en el itinerario que pensabas hacer, ofreciendote las oportunas rutas alternativas, si fuera preciso.
- Ayuda sanitaria y mecánica, las 24 horas del día.
- Información Administrativa, para todo tipo de documentación relacionada con Tráfico.

Recuerda. La llamada es gratuita y la respuesta es auténticamente personalizada.

La mejor dirección a tomar en tu viaje es llamar primero al 900-123 505



OJO.  
TE LO DICE UN AMIGO.

**Dirección General de Tráfico**





Los amplios pilotos traseros son los característicos de la serie cinco.



dos personas, por medio de una voluminosa y muy poco acolchada caja portaobjetos, que llega a resultar un poco incómoda. En el maletero una red al estilo Ford se encarga de retener los pequeños objetos.

El equipamiento es muy completo puesto que incluye un aire acondicionado que es programable y el ordenador de viaje con su alarma antirrobo también incluida. Y la calidad de acabado superior a la de un modelo BMW normal, que ya es decir.

Antes de terminar queremos mencionar el buen diseño del nuevo volante Motorsport, que la unidad probada no llevaba porque para ella se había pedido el «airbag» que implica un volante



El M-5 ha sido rebajado en altura respecto a las demás versiones. Esto, junto a los nuevos spoilers, benefician el coeficiente aerodinámico

diferente y poco afortunado en cuanto a su diseño.

### FRENTE A SUS RIVALES

Podríamos decir que es imposible hablar de rivales de este coche, sea por su potencia, como por su tamaño, que por

su comportamiento, prestaciones o precio. Después de consultar la oferta del mercado español pensamos que el único coche que podría pretender competir con el M-5 es el Porsche 928 S4. Ciertamente es un coupé dos plazas, pero ofrece un alto nivel de confort y unas prestaciones similares. Lo que pasa es

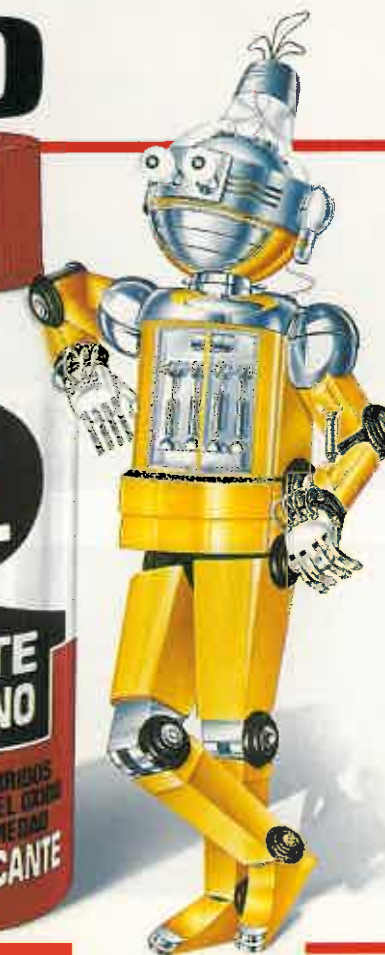
**Motor 16** Ciertamente es que pagar casi diez millones por un coche es mucho dinero, pero también lo es el que el M-5 es un coche excepcional. Se trata de un producto realizado en pequeñas series casi de forma artesanal por gente de una alta cualificación. En su mecánica se han aplicado soluciones de alto nivel tecnológico que le permiten un rendimiento superior. Y, además, es un coche con dos facetas totalmente distintas, la de un auténtico deportivo que sin la limitación de velocidad que se ha impuesto el constructor hubiera superado los 280 kilómetros por hora, y la de una berlina de categoría media/alta en la que se puede viajar de manera relajada y confortablemente.

que no sólo no ofrece dos confortables plazas traseras y un amplio maletero sino que además tampoco tiene el comportamiento del M-5, sin querer insinuar con esto que el del 928 sea malo. Y además es más caro.

Sergio Piccione  
Fotos: Alfonso J. Nieto

# Todo vuelve a funcionar con 3-EN-UNO

## El aceite lubricante de las mil soluciones





SIERRA 2.0i SPORT

## Nuevo motor 2.0 DOHC EFI. Eficiencia en Silencio.



Sólo un ingeniero invisible puede desarrollar automóviles como el Sierra 2.0 i Sport. Ford ha empleado el talento del viento hasta sus últimas consecuencias. Las primeras se notan a la primera de cambio. En su motor DOHC de doble árbol de levas en cabeza e inyección electrónica. Culata de aleación ligera,

alta relación aire combustible, pistones y segmentos de baja fricción, taqués hidráulicos sin mantenimiento, encendido reglado de por vida, cigüeñal de cinco apoyos, carter de aluminio, nueva caja de cambios... Una potente y silenciosa mecánica que hace enmudecer a otras. Dos mil centímetros cúbicos llenos de avances

científicos contra la contaminación. 125 caballos que rondan los 200 Km/h. Incluso a estas velocidades, la conducción no pierde un ápice de seguridad. De ello se encargan la suspensión deportiva y unos generosos neumáticos de perfil bajo 190/60 HR. Cuando la mano del viento sacude a otros coches, el Sierra 2.0 i Sport ni se

entera. No hay arista que lo frene. Ni de frente ni de perfil. El spoiler trasero monoplaneo, de serie, proporciona una estabilidad mayúscula al cortar turbulencias a toda velocidad. En su Concesionario Ford le harán una presentación exhaustiva de este deportivo Sierra. Fíjese en su nuevo motor DOHC, en el acabado y

perfeccionismo que imprime Ford a cada uno de sus coches. Fíjese bien en el liderazgo Sierra en diseño. Al verlo haga como el viento. No oponga resistencia.

**2.275.000** Ptas. Precio máximo recomendado. (Transporte e IVA incluidos).

SIERRA. TODO UN FORD



# Viajes de placer

La Yamaha XJ 600 es la más ramera de las motos de cilindrada media.

Creada para seguir al sol, acariciar la lluvia y jugar con el viento.

No conoce fronteras. Devora los kilómetros con la facilidad que le dan sus 72 CV de potencia y te mantiene perfectamente informado de lo que ocurre en su interior gracias a un completísimo cuadro de instrumentos.

Sus prestaciones y acabados son de auténtica ramera. Una mecánica extremadamente fiable y un equipamiento completísimo proporcionan una comodidad, seguridad y economía que convierten cualquier desplazamiento, con la XJ 600, en auténticos viajes de placer.



## YAMAHA



## COSTE POR KILOMETRO

La reciente elevación de los precios de los combustibles obliga a la actualización de los costes de explotación de los automóviles. Una vez más, MOTOR 16 publica las tablas de costes, para su uso por profesionales y usuarios. A lo largo de las siguientes páginas, podrá encontrar la explicación de estos cálculos, los más completos y pormenorizados de cuantos ofrece la prensa especializada de este país.

Esta meticulosidad impide ofrecer los estudios económicos de los más de 700 modelos que actualmente se ofrecen en el mercado español, hemos limitado a 42 modelos, conscientes de que entre ellos suman más del 90 por ciento de las ventas y que, en todo caso, las diferencias respecto a cualquier otro modelo similar pueden fácilmente extrapolarse. En todo caso, no olviden que semana tras semana, MOTOR 16 publica los costes por kilómetro de rodaje de todos y cada uno de los coches que se venden en España. Los precios que ofrecemos en este número se encuentran, lógicamente, afectados ya por la subida de los combustibles.



Como es tradicional en esta publicación, en este total se engloba el precio franco fábrica más su IVA correspondiente (33 por ciento, excepto en algunos todo terreno). A este valor se le suman los distintos gastos de transporte, matriculación, placas de

matrícula, impuesto municipal y seguro obligatorio, así como una cantidad variable por gastos de gestoría.



En el más barato de los coches analizados, el Seat Marbella, el gasto de combustible sólo supone el 14,5 por ciento del consumo

tal, porcentaje mucho menor en los modelos caros, en los que los gastos de combustible sólo suponen el 6,8 por ciento del total. Para establecer los consumos de coches, recurrimos a los valores obtenidos en las pruebas de MOTOR 16. Para obtener el consumo medio ponderado (CMP) se calcula el 60 por ciento del consumo



No es desdeñable el coste de un juego de cubiertas y menos aún si se trata de neumáticos de uso más o menos de

portivo y alto precio. Para la elaboración de estas tablas hemos establecido cinco categorías de neumáticos, desde los más modestos 155 SR 13, con una vida estimada de 40.000 kilómetros, a los 195/60 HR 14 con una duración de 30.000 kilómetros.

Hay quien mantiene que no debe tenerse en cuenta el



coste de los neumáticos en el primer año de vida de un coche; incluso que es un gasto ocasional, ya que a menudo los usuarios no cambian de neumáticos en toda la vida de un coche en primera propiedad. Creemos que no es así, ya que el consumo por rozamiento de las cubiertas se inicia con la primera vuelta de rueda.

	AÑOS	COMBUSTIBLE	NEUMATICOS	MANTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACION	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>ALFA ROMEO 33 1.5 TI 1.686.883</b>											
10.000 kms anuales	1	7,27	1,28	3,50	1,92	0,46	14,43	33,74		14,31	62,51
	2	7,27	1,28	3,85	1,92	0,46	14,78	28,88	1,89	14,34	59,49
	3	7,27	1,28	4,20	1,92	0,46	15,13	23,62	2,95	14,34	56,04
	4	7,27	1,28	4,54	1,92	0,46	15,47	21,93	4,22	14,34	55,96
15.000 kms anuales	1	7,27	1,28	3,11	1,28	0,30	13,24	22,49		9,56	45,29
	2	7,27	1,28	3,42	1,28	0,30	13,55	18,12	1,12	9,56	43,35
	3	7,27	1,28	3,74	1,28	0,30	13,87	15,74	2,02	9,56	41,19
	4	7,27	1,28	4,05	1,28	0,30	14,18	14,82	3,37	9,56	41,73
20.000 kms anuales	1	7,27	1,28	2,92	0,96	0,23	12,66	17,71		7,17	37,54
	2	7,27	1,28	3,21	0,96	0,23	12,95	14,34	1,05	7,17	35,51
	3	7,27	1,28	3,51	0,96	0,23	13,25	11,81	1,56	7,17	33,79
	4	7,27	1,28	3,80	0,96	0,23	13,54	10,96	2,95	7,17	34,62
30.000 kms anuales	1	7,27	1,28	2,73	0,64	0,15	12,07	12,37		4,78	29,22
	2	7,27	1,28	3,00	0,64	0,15	12,34	10,12	0,84	4,78	28,08
	3	7,27	1,28	3,28	0,64	0,15	12,62	8,43	1,41	4,78	27,24
	4	7,27	1,28	3,55	0,64	0,15	12,89	7,31	2,81	4,78	27,78
<b>AUSTIN MONTEGO 2.0 GSI 2.163.788</b>											
10.000 kms anuales	1	7,35	1,28	3,95	1,92	0,46	14,96	38,96		18,39	72,30
	2	7,35	1,28	4,35	1,92	0,46	15,36	32,46	2,16	18,39	68,37
	3	7,35	1,28	4,74	1,92	0,46	15,75	25,97	3,79	18,39	63,90
	4	7,35	1,28	5,14	1,92	0,46	16,15	23,80	5,41	18,39	63,75
15.000 kms anuales	1	7,35	1,28	3,52	1,28	0,30	13,73	25,97		12,26	51,96
	2	7,35	1,28	3,87	1,28	0,30	14,08	21,64	1,44	12,26	49,42
	3	7,35	1,28	4,22	1,28	0,30	14,43	17,31	2,80	12,26	46,80
	4	7,35	1,28	4,57	1,28	0,30	14,78	15,87	4,33	12,26	47,24
20.000 kms anuales	1	7,35	1,28	3,30	0,96	0,23	13,12	20,56		9,20	42,88
	2	7,35	1,28	3,63	0,96	0,23	13,45	16,23	1,35	9,20	40,23
	3	7,35	1,28	3,96	0,96	0,23	13,78	12,98	2,00	9,20	37,96
	4	7,35	1,28	4,29	0,96	0,23	14,11	11,90	3,79	9,20	39,00
30.000 kms anuales	1	7,35	1,28	3,09	0,64	0,15	12,51	14,43		6,13	33,07
	2	7,35	1,28	3,39	0,64	0,15	12,81	11,54	1,08	6,13	31,58
	3	7,35	1,28	3,70	0,64	0,15	13,12	9,38	1,80	6,13	30,43
	4	7,35	1,28	4,01	0,64	0,15	13,43	7,43	3,81	6,13	31,10
<b>BMW 318 1.4P 2.842.918</b>											
10.000 kms anuales	1	8,24	1,28	3,86	1,92	1,07	14,40	43,40		24,16	84,11
	2	8,24	1,28	4,35	1,92	1,07	14,98	36,96	2,84	24,16	78,82
	3	8,24	1,28	4,74	1,92	1,07	15,25	28,43	4,98	24,16	72,82
	4	8,24	1,28	5,14	1,92	1,07	15,65	25,59	7,11	24,16	72,51
15.000 kms anuales	1	8,24	1,28	3,52	1,28	0,71	13,03	30,32		16,11	59,46
	2	8,24	1,28	3,87	1,28	0,71	13,38	24,64	1,90	16,11	56,03
	3	8,24	1,28	4,22	1,28	0,71	13,73	18,96	3,41	16,11	52,20
	4	8,24	1,28	4,57	1,28	0,71	14,08	17,06	5,89	16,11	52,94
20.000 kms anuales	1	8,24	1,28	3,30	0,96	0,53	12,31	24,16		12,08	48,56
	2	8,24	1,28	3,63	0,96	0,53	12,64	18,48	1,78	12,08	44,98
	3	8,24	1,28	3,96	0,96	0,53	12,97	14,21	2,63	12,08	41,89
	4	8,24	1,28	4,29	0,96	0,53	13,30	12,79	4,98	12,08	43,15
30.000 kms anuales	1	8,24	1,28	3,09	0,64	0,36	11,81	17,06		8,05	36,72
	2	8,24	1,28	3,39	0,64	0,36	12,11	13,27	1,42	8,05	34,85
	3	8,24	1,28	3,70	0,64	0,36	12,42	10,42	2,37	8,05	33,06
	4	8,24	1,28	4,01	0,64	0,36	12,63	8,53	4,74	8,05	33,85

	AÑOS	COMBUSTIBLE	NEUMATICOS	MANTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACION	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>CITROEN AX SAPORO 3P 1.150.587</b>											
10.000 kms anuales	1	4,98	1,11	3,04	1,65	0,46	11,24	20,71		9,75	41,73
	2	4,98	1,11	3,34	1,65	0,46	11,54	17,26	1,15	9,78	39,73
	3	4,98	1,11	3,65	1,65	0,46	11,85	13,81	2,01	9,78	37,45
	4	4,98	1,11	3,95	1,65	0,46	12,15	12,66	2,88	9,78	37,47
15.000 kms anuales	1	4,98	1,11	2,71	1,10	0,30	10,20	13,81		6,52	30,53
	2	4,98	1,11	2,96	1,10	0,30	10,47	11,51	0,77	6,52	29,27
	3	4,98	1,11	3,25	1,10	0,30	10,74	9,20	1,38	6,52	27,84
	4	4,98	1,11	3,52	1,10	0,30	11,01	8,44	2,30	6,52	28,27
20.000 kms anuales	1	4,98	1,11	2,54	0,83	0,23	9,69	10,93		4,69	25,51
	2	4,98	1,11	2,79	0,83	0,23	9,94	8,63	0,72	4,69	24,18
	3	4,98	1,11	3,05	0,83	0,23	10,20	6,90	1,06	4,69	23,05
	4	4,98	1,11	3,30	0,83	0,23	10,45	5,33	2,01	4,69	23,68
30.000 kms anuales	1	4,98	1,11	2,37	0,55	0,15	9,16	7,67		3,26	20,09
	2	4,98	1,11	2,61	0,55	0,15	9,40	6,14	0,58	3,26	19,38
	3	4,98	1,11	2,85	0,55	0,15	9,64	4,99	0,96	3,26	18,85
	4	4,98	1,11	3,09	0,55	0,15	9,88	4,22	1,92	3,26	19,28
<b>CITROEN AX 3P GT 1.389.305</b>											
10.000 kms anuales	1	5,77	1,11	3,04	1,92	0,46	12,30	25,01		11,81	49,12
	2	5,77	1,11	3,34	1,92	0,46	12,60	20,84	1,38	11,81	46,84
	3	5,77	1,11	3,65	1,92	0,46	12,91	16,67	2,43	11,81	43,82
	4	5,77	1,11	3,96	1,92	0,46	13,21	15,28	3,47	11,81	43,77
15.000 kms anuales	1	5,77	1,11	2,71	1,28	0,30	11,17	16,67		7,87	35,71
	2	5,77	1,11	2,96	1,28	0,30	11,44	13,89	0,93	7,87	34,13
	3	5,77	1,11	3,25	1,28	0,30	11,71	11,11	1,87	7,87	32,38
	4	5,77	1,11	3,52	1,28	0,30	11,98	10,19	2,78	7,87	32,82
20.000 kms anuales	1	5,77	1,11	2,54	0,96	0,23	10,61	13,20		5,90	29,71
	2	5,77	1,11	2,79	0,96	0,23	10,88	10,42	0,87	5,90	28,05
	3	5,77	1,11	3,05	0,96	0,23	11,12	8,34	1,29	5,90	26,65
	4	5,77	1,11	3,30	0,96	0,23	11,37	7,84	2,43	5,90	27,34
30.000 kms anuales	1	5,77	1,11	2,37	0,64	0,15	10,04	9,26		3,94	23,24
	2	5,77	1,11	2,61	0,64	0,15	10,28	7,41	0,69	3,94	22,32
	3	5,77	1,11	2,85	0,64	0,15	10,52	6,02	1,16	3,94	21,64
	4	5,77	1,11	3,09	0,64	0,15	10,76	5,09	2,32	3,94	22,11
<b>CITROEN BX 19 TRS ATHENA 2.048.485</b>											
10.000 kms anuales	1	6,32	1,28	3,50	1,85	1,07	13,62	40,97		17,41	72,20
	2	6,32	1,28	3,85	1,85	1,07	14,17	34,82	2,05	17,41	68,45
	3	6,32	1,28	4,20	1,85	1,07	14,52	28,68	3,58	17,41	64,19
	4	6,32	1,28	4,54	1,85	1,07	14,86	26,63	5,12	17,41	64,02
15.000 kms anuales	1	6,32	1,28	3,11	1,10	0,71	12,52	27,31		11,81	51,44
	2	6,32	1,28	3,42	1,10	0,71	12,83	23,22	1,37	11,81	49,03
	3	6,32	1,28	3,74	1,10	0,71	13,15	19,12	2,46	11,81	46,34
	4	6,32	1,28	4,05	1,10	0,71	13,46	17,75	4,10	11,81	46,92
20.000 kms anuales	1	6,32	1,28	2,92	0,83	0,53	11,88	21,51		8,71	42,10
	2	6,32	1,28	3,21	0,83	0,53	12,17	17,41	1,28	8,71	39,57
	3	6,32	1,28	3,51	0,83	0,53	12,47	14,34	1,89	8,71	37,4



Para establecer los gastos de mantenimiento, hemos fijado las siguientes operaciones: un cambio de aceite cada 7.500 kilómetros; puesta a punto completa una vez al año; cambio de pastillas de freno cada 35.000 kilómetros; amorti-

guadores cada 50.000 kilómetros, una revisión general al año; un lavado de carrocería cada dos meses y un lavado de motor al año. Se incrementa ligeramente cada año y se establecen cuatro categorías, según sean de gasolina o diesel y según su precio. Los coches de importación de alto precio tienen unos gastos de manteni-

miento más elevados que los nacionales, entre los que también se establecen dos categorías: por encima o por debajo de los dos millones de pesetas.

Los costes anuales de los seguros municipales (distintos según cada municipio) y del seguro obligatorio se ofrecen en su columna correspondiente.



En esta columna se recogen lo que venimos llamando gastos por utilización del coche; son los gastos imprescindibles por cada kilómetro que recorre nuestro automóvil, sin sumar los gastos financieros y considerando que la adquisición de un co-

	AÑOS	COMBUSTIBLE	NEUMÁTICOS	MANTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACIÓN	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>FORD ESCORT COUNTRY D 1.8 1.818.489</b>											
10.000	1	3,65	1,11	1,64	1,65	0,45	3,27	32,73		15,48	57,00
kms	2	3,95	1,11	1,80	1,65	0,46	8,97	27,28	1,82	15,48	63,53
anuales	3	3,95	1,11	1,87	1,65	0,46	9,14	21,82	3,18	15,48	49,00
	4	3,95	1,11	2,13	1,65	0,46	9,30	20,00	4,55	15,48	49,31
15.000	1	3,95	1,11	1,31	1,10	0,30	7,77	21,82		10,30	39,89
kms	2	3,95	1,11	1,44	1,10	0,30	7,90	18,18	1,21	10,30	37,59
anuales	3	3,95	1,11	1,57	1,10	0,30	8,08	14,55	2,18	10,30	35,06
	4	3,95	1,11	1,70	1,10	0,30	8,16	13,34	3,64	10,30	35,44
20.000	1	3,95	1,11	1,14	0,83	0,23	7,26	17,26		7,73	32,27
kms	2	3,95	1,11	1,25	0,83	0,23	7,37	13,84	1,14	7,73	29,98
anuales	3	3,95	1,11	1,37	0,83	0,23	7,49	10,91	1,98	7,73	27,81
	4	3,95	1,11	1,48	0,83	0,23	7,60	10,00	3,18	7,73	28,51
30.000	1	3,95	1,11	0,97	0,55	0,15	6,73	12,12		5,15	24,00
kms	2	3,95	1,11	1,07	0,55	0,15	6,83	8,70	0,91	5,15	22,59
anuales	3	3,95	1,11	1,17	0,55	0,15	6,98	7,86	1,52	5,15	21,48
	4	3,95	1,11	1,27	0,55	0,15	7,09	6,67	3,09	5,15	21,99
<b>FORD ORION MILLONAIRE 1.8 D 1.767.489</b>											
10.000	1	3,65	1,11	1,64	1,65	0,45	3,27	31,81		15,02	50,29
kms	2	3,89	1,11	1,80	1,65	0,46	8,91	26,51	1,77	15,02	52,21
anuales	3	3,89	1,11	1,87	1,65	0,46	9,08	21,21	3,09	15,02	48,40
	4	3,89	1,11	2,13	1,65	0,46	9,24	19,44	4,42	15,02	48,12
15.000	1	3,89	1,11	1,31	1,10	0,30	7,71	21,21		10,02	38,94
kms	2	3,89	1,11	1,44	1,10	0,30	7,84	17,67	1,18	10,02	36,71
anuales	3	3,89	1,11	1,57	1,10	0,30	7,97	14,14	2,12	10,02	34,25
	4	3,89	1,11	1,70	1,10	0,30	8,10	12,96	3,53	10,02	34,61
20.000	1	3,89	1,11	1,14	0,83	0,23	7,20	16,79		7,51	31,50
kms	2	3,89	1,11	1,25	0,83	0,23	7,31	13,26	1,10	7,51	29,18
anuales	3	3,89	1,11	1,37	0,83	0,23	7,43	10,80	1,63	7,51	27,17
	4	3,89	1,11	1,48	0,83	0,23	7,54	9,72	3,09	7,51	27,96
30.000	1	3,89	1,11	0,97	0,55	0,15	6,67	11,78		5,01	23,48
kms	2	3,89	1,11	1,07	0,55	0,15	6,77	9,43	0,88	5,01	22,09
anuales	3	3,89	1,11	1,17	0,55	0,15	6,87	7,86	1,47	5,01	21,01
	4	3,89	1,11	1,27	0,55	0,15	6,97	6,68	2,95	5,01	21,41
<b>FORD SIERRA 4P 2.0 GT 1.972.018</b>											
10.000	1	6,55	1,11	3,50	1,82	1,07	13,45	31,55		15,75	64,75
kms	2	8,85	1,11	3,85	1,82	1,07	16,80	25,84	1,97	16,76	81,17
anuales	3	8,85	1,11	4,20	1,82	1,07	17,15	19,72	3,45	16,76	67,08
	4	8,85	1,11	4,54	1,82	1,07	17,49	17,75	4,93	16,76	66,93
15.000	1	8,85	1,11	3,11	1,28	0,71	15,08	21,03		11,17	47,26
kms	2	8,85	1,11	3,42	1,28	0,71	15,37	17,09	1,31	11,17	44,94
anuales	3	8,85	1,11	3,74	1,28	0,71	15,69	13,15	2,37	11,17	42,38
	4	8,85	1,11	4,05	1,28	0,71	16,00	11,83	3,94	11,17	42,94
20.000	1	8,85	1,11	2,92	0,96	0,53	14,37	16,76		8,38	39,51
kms	2	8,85	1,11	3,21	0,96	0,53	14,66	12,82	1,23	8,38	37,09
anuales	3	8,85	1,11	3,51	0,96	0,53	14,96	9,86	1,82	8,38	35,02
	4	8,85	1,11	3,80	0,96	0,53	15,25	8,87	3,45	8,38	35,96
30.000	1	8,85	1,11	2,73	0,64	0,38	13,69	11,83		5,59	31,11
kms	2	8,85	1,11	3,00	0,64	0,38	13,98	9,20	0,99	5,59	29,74
anuales	3	8,85	1,11	3,28	0,64	0,38	14,24	7,23	1,84	5,59	28,70
	4	8,85	1,11	3,55	0,64	0,38	14,51	5,92	3,29	5,59	29,31

	AÑOS	COMBUSTIBLE	NEUMÁTICOS	MANTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACIÓN	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>OPEL CORSA 4P SWING 1.2 1.243.069</b>											
10.000	1	5,81	1,11	3,04	1,85	0,48	11,91	19,99		10,57	42,51
kms	2	6,81	1,11	3,34	1,85	0,48	12,17	16,16	1,24	10,57	40,14
anuales	3	6,81	1,11	3,65	1,85	0,48	12,48	12,43	2,18	10,57	37,66
	4	6,81	1,11	3,95	1,85	0,48	12,78	11,19	3,11	10,57	37,95
15.000	1	5,81	1,11	2,71	1,10	0,30	10,83	13,26		7,04	31,13
kms	2	6,81	1,11	2,98	1,10	0,30	11,10	10,77	0,83	7,04	28,19
anuales	3	6,81	1,11	3,25	1,10	0,30	11,37	8,29	1,49	7,04	29,74
	4	6,81	1,11	3,52	1,10	0,30	11,64	7,46	2,49	7,04	28,63
20.000	1	5,81	1,11	2,54	0,83	0,23	10,32	10,57		5,28	26,17
kms	2	5,81	1,11	2,79	0,83	0,23	10,57	8,08	0,78	5,28	24,71
anuales	3	5,81	1,11	3,05	0,83	0,23	10,83	6,22	1,15	5,28	23,48
	4	5,81	1,11	3,30	0,83	0,23	11,08	5,59	2,18	5,28	24,13
30.000	1	5,81	1,11	2,37	0,55	0,15	9,79	7,46		3,52	20,77
kms	2	5,81	1,11	2,61	0,55	0,15	10,03	5,80	0,82	3,52	19,97
anuales	3	5,81	1,11	2,85	0,55	0,15	10,27	4,56	1,04	3,52	19,39
	4	5,81	1,11	3,09	0,55	0,15	10,51	3,73	2,07	3,52	19,89
<b>OPEL CORSA 3P GL 1.3 1.283.069</b>											
10.000	1	5,66	1,11	3,04	1,85	0,48	12,34	20,53		10,91	43,78
kms	2	6,08	1,11	3,34	1,85	0,48	12,84	16,88	1,28	10,91	41,81
anuales	3	6,08	1,11	3,65	1,85	0,48	12,98	12,83	2,25	10,91	38,94
	4	6,08	1,11	3,95	1,85	0,48	13,25	11,55	3,21	10,91	36,92
15.000	1	6,08	1,11	2,71	1,10	0,30	11,30	13,89		7,27	32,26
kms	2	6,08	1,11	2,98	1,10	0,30	11,57	11,12	0,88	7,27	30,82
anuales	3	6,08	1,11	3,25	1,10	0,30	11,84	8,55	1,54	7,27	28,20
	4	6,08	1,11	3,52	1,10	0,30	12,11	7,70	2,57	7,27	29,65
20.000	1	6,08	1,11	2,54	0,83	0,23	10,79	10,91		5,45	27,15
kms	2	6,08	1,11	2,79	0,83	0,23	11,04	8,34	0,80	5,45	25,63
anuales	3	6,08	1,11	3,05	0,83	0,23	11,30	6,42	1,19	5,45	24,36
	4	6,08	1,11	3,30	0,83	0,23	11,55	5,77	2,25	5,45	25,02
30.000	1	6,08	1,11	2,37	0,55	0,15	10,28	7,70		3,64	21,80
kms	2	6,08	1,11	2,61	0,55	0,15	10,50	6,09	0,84	3,64	20,77
anuales	3	6,08	1,11	2,85	0,55	0,15	10,74	4,70	1,07	3,64	20,15
	4	6,08	1,11	3,09	0,55	0,15	10,98	3,85	2,14	3,64	20,81
<b>OPEL CORSA 5P SWING 1.5 TD 1.465.389</b>											
10.000	1	3,07	0,77	1,84	1,85	1,39	5,52	29,31		12,46	55,89
kms	2	3,07	0,77	1,80	1,85	1,39	8,88	24,91	1,47	12,46	47,52
anuales	3	3,07	0,77	1,97	1,85	1,39	8,85	20,52	2,58	12,46	44,39
	4	3,07	0,77	2,13	1,85	1,39	9,01	19,05	3,86	12,46	44,18
15.000	1	3,07	0,77	1,31	1,10	0,93	7,18	19,54		8,30	35,02
kms	2	3,07	0,77	1,44	1,10	0,93	7,31	16,61	0,96	8,30	33,20
anuales	3	3,07	0,77	1,57	1,10	0,93	7,44	13,88	1,76	8,30	31,18
	4	3,07	0,77	1,70	1,10	0,93	7,57	12,70	2,93	8,30	31,60
20.000	1	3,07	0,77	1,14	0,83	0,69	6,50	15,39		6,23	28,12
kms	2	3,07	0,77	1,25	0,83	0,69	6,61	12,46	0,92	6,23	26,22
anuales	3	3,07	0,77	1,37	0,83	0,69	6,73	10,28	1,36	6,23	24,56
	4	3,07	0,77								





# MOTORISTA FAMOSO



JOSE VOLTA (CAMPEON DE ESPAÑA DE SUPERBIKES 750 cc.)

# ZAPATILLA DE «SPORT CONDITIONING» FAMOSA

Famosa porque la tecnología desarrollada por Reebok ha llevado a unos resultados definitivos en la elaboración de zapatillas deportivas. Todo deportista requiere una preparación física adecuada a su disciplina deportiva. La «Sport conditioning» de Reebok reúne todas las condiciones para adaptarse



a cualquier tipo de ejercicios atléticos, protegiendo de posibles torceduras, lesiones o agotamiento muscular. Todos los sistemas y materiales usados en la fabricación de unas Reebok, van encaminados a mejorar la seguridad y rendimiento de los deportistas. Esta es nuestra fama.



En el corazón del deporte.

PRESSING

che no obedece a propósitos de tipo económico.

A poco que analicemos las tablas se comprueba que el coste se reduce cuando se hacen muchos kilómetros al año. La causa es que los gastos de mantenimiento, los seguros y los impuestos se reparten entre un dividendo mayor. Ahora bien, llega un momento en que por mu-

chos kilómetros que recorramos en un año, ya no se reduce el coste, por el incremento de los gastos correspondientes al mantenimiento.

Estos costes por kilómetro son los que aparecen reflejados en la tabla de los precios de las páginas habituales de MOTOR 16, publicadas todas las semanas.



A partir de este concepto, deprecación, llegan los valores de los gastos financieros. El automóvil, como cualquier otro bien perecedero, tiene una depreciación evidente. En teoría, deberá ser la pérdida de dinero producida por la compra de otro automóvil

similar, descontando el precio en que hemos vendido el viejo. Todo ello en pesetas reales. Determinar la pérdida por depreciación es, pues, muy compleja en términos generales. Por ello, nos hemos guiado por la que se fija en el BOE, para el pago de los derechos de sucesión, con la corrección lógica en función de los kiló-

	AÑOS	COMBUSTIBLE	REPARACIONES	MANTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACION	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>OPEL KADETT 3P 2.0 I GSI* 2.057.883</b>											
10.000	1	7,19	1,28	3,50	2,03	0,48	14,48	37,04		17,49	68,99
kms	2	7,19	1,28	3,85	2,03	0,48	14,81	30,87	2,06	17,49	65,23
anuales	3	7,19	1,28	4,20	2,03	0,48	15,16	24,69	3,80	17,49	60,94
	4	7,19	1,28	4,54	2,03	0,48	15,50	22,84	5,14	17,49	60,77
15.000	1	7,19	1,28	3,11	1,38	0,30	13,24	24,69		11,88	49,59
kms	2	7,19	1,28	3,42	1,38	0,30	13,55	20,58	1,37	11,88	47,18
anuales	3	7,19	1,28	3,74	1,38	0,30	13,87	16,48	2,47	11,88	44,48
	4	7,19	1,28	4,05	1,38	0,30	14,18	15,09	4,12	11,88	45,05
20.000	1	7,19	1,28	2,92	1,02	0,23	12,84	19,55		8,75	40,94
kms	2	7,19	1,28	3,21	1,02	0,23	12,93	15,43	1,29	8,75	38,40
anuales	3	7,19	1,28	3,51	1,02	0,23	13,23	12,35	1,90	8,75	36,23
	4	7,19	1,28	3,80	1,02	0,23	13,52	11,32	3,80	8,75	37,19
30.000	1	7,19	1,28	2,73	0,88	0,15	12,03	13,72		5,83	31,58
kms	2	7,19	1,28	3,00	0,88	0,15	12,30	10,98	1,03	5,83	30,14
anuales	3	7,19	1,28	3,28	0,88	0,15	12,58	8,92	1,71	5,83	28,04
	4	7,19	1,28	3,55	0,88	0,15	12,85	7,55	3,43	5,83	28,99
<b>OPEL KADETT 4P 1.8i GT* 1.939.919</b>											
10.000	1	6,79	1,28	3,50	1,92	1,07	14,58	34,92		18,13	67,63
kms	2	6,79	1,28	3,85	1,92	1,07	14,91	28,10	1,94	18,13	62,44
anuales	3	6,79	1,28	4,20	1,92	1,07	15,26	23,28	3,39	18,13	56,42
	4	6,79	1,28	4,54	1,92	1,07	15,60	21,34	4,85	18,13	58,28
15.000	1	6,79	1,28	3,11	1,28	0,71	13,17	23,28		10,99	47,44
kms	2	6,79	1,28	3,42	1,28	0,71	13,48	18,40	1,29	10,99	45,19
anuales	3	6,79	1,28	3,74	1,28	0,71	13,80	15,52	2,33	10,99	42,84
	4	6,79	1,28	4,05	1,28	0,71	14,11	14,23	3,88	10,99	43,21
20.000	1	6,79	1,28	2,92	0,98	0,53	12,48	18,43		8,24	39,15
kms	2	6,79	1,28	3,21	0,98	0,53	12,77	14,55	1,21	8,24	36,77
anuales	3	6,79	1,28	3,51	0,98	0,53	13,07	11,84	1,79	8,24	34,74
	4	6,79	1,28	3,80	0,98	0,53	13,38	10,67	3,39	8,24	35,06
30.000	1	6,79	1,28	2,73	0,84	0,38	11,80	12,93		5,50	30,23
kms	2	6,79	1,28	3,00	0,84	0,38	12,07	10,38	0,97	5,50	28,89
anuales	3	6,79	1,28	3,28	0,84	0,38	12,35	8,41	1,82	5,50	27,85
	4	6,79	1,28	3,55	0,84	0,38	12,62	7,11	3,23	5,50	28,45
<b>OPEL KADETT 5P TD LS 1.831.199</b>											
10.000	1	4,54	0,84	1,64	1,65	1,07	9,74	32,56		15,57	58,87
kms	2	4,54	0,84	1,80	1,65	1,07	9,90	27,47	1,83	15,57	54,77
anuales	3	4,54	0,84	1,97	1,65	1,07	10,07	21,97	3,20	15,57	50,81
	4	4,54	0,84	2,13	1,65	1,07	10,23	20,14	4,58	15,57	50,52
15.000	1	4,54	0,84	1,31	1,10	0,71	8,60	21,97		10,38	40,85
kms	2	4,54	0,84	1,44	1,10	0,71	8,83	18,31	1,22	10,38	38,54
anuales	3	4,54	0,84	1,57	1,10	0,71	9,06	14,88	2,20	10,38	35,99
	4	4,54	0,84	1,70	1,10	0,71	9,29	13,43	3,66	10,38	36,36
20.000	1	4,54	0,84	1,14	0,83	0,53	7,88	17,40		7,78	33,08
kms	2	4,54	0,84	1,25	0,83	0,53	7,99	13,73	1,14	7,78	30,84
anuales	3	4,54	0,84	1,37	0,83	0,53	8,11	10,99	1,99	7,78	28,57
	4	4,54	0,84	1,48	0,83	0,53	8,22	10,07	3,20	7,78	29,27
30.000	1	4,54	0,84	0,97	0,55	0,36	7,26	12,21		5,19	24,68
kms	2	4,54	0,84	1,07	0,55	0,36	7,36	9,77	0,92	5,19	23,24
anuales	3	4,54	0,84	1,17	0,55	0,36	7,46	7,84	1,53	5,19	22,12
	4	4,54	0,84	1,27	0,55	0,36	7,56	6,71	3,05	5,19	22,51

	AÑOS	COMBUSTIBLE	REPARACIONES	MANTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACION	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>PEUGEOT 205 SR* 1.396.442</b>											
10.000	1	6,48	1,11	3,04	1,80	0,46	12,74	35,14		11,87	49,75
kms	2	6,48	1,11	3,34	1,85	0,46	13,04	29,95	1,40	11,87	47,28
anuales	3	6,48	1,11	3,65	1,85	0,46	13,35	24,76	2,44	11,87	44,42
	4	6,48	1,11	3,95	1,85	0,46	13,65	19,58	3,48	11,87	44,37
15.000	1	6,48	1,11	2,71	1,10	0,30	11,70	16,70		7,91	36,37
kms	2	6,48	1,11	2,98	1,10	0,30	11,97	13,98	0,93	7,91	34,77
anuales	3	6,48	1,11	3,25	1,10	0,30	12,24	11,17	1,88	7,91	33,00
	4	6,48	1,11	3,52	1,10	0,30	12,51	10,24	2,79	7,91	33,45
20.000	1	6,48	1,11	2,54	0,83	0,23	11,19	13,27		5,93	30,39
kms	2	6,48	1,11	2,79	0,83	0,23	11,44	10,47	0,87	5,93	28,71
anuales	3	6,48	1,11	3,05	0,83	0,23	11,70	8,58	1,29	5,93	27,80
	4	6,48	1,11	3,30	0,83	0,23	11,95	7,68	2,44	5,93	28,00
30.000	1	6,48	1,11	2,37	0,55	0,15	10,68	9,81		3,98	23,93
kms	2	6,48	1,11	2,61	0,55	0,15	10,90	7,46	0,70	3,98	23,01
anuales	3	6,48	1,11	2,85	0,55	0,15	11,14	6,05	1,19	3,98	22,31
	4	6,48	1,11	3,09	0,55	0,15	11,38	5,12	2,33	3,98	22,79
<b>PEUGEOT 205 GTX* 1.515.661</b>											
10.000	1	7,35	1,28	3,04	1,92	0,45	14,06	27,29		12,88	54,21
kms	2	7,35	1,28	3,34	1,92	0,45	14,36	22,73	1,82	12,88	51,48
anuales	3	7,35	1,28	3,65	1,92	0,45	14,66	18,19	2,85	12,88	48,38
	4	7,35	1,28	3,95	1,92	0,45	14,96	16,67	3,79	12,88	48,30
15.000	1	7,35	1,28	2,71	1,28	0,30	12,92	18,19		8,59	39,70
kms	2	7,35	1,28	2,98	1,28	0,30	13,19	15,18	1,01	8,59	37,85
anuales	3	7,35	1,28	3,25	1,28	0,30	13,46	12,13	1,82	8,59	35,00
	4	7,35	1,28	3,52	1,28	0,30	13,73	11,11	3,03	8,59	36,48
20.000	1	7,35	1,28	2,54	0,98	0,23	12,38	14,40		6,44	33,20
kms	2	7,35	1,28	2,79	0,98	0,23	12,61	11,37	0,95	6,44	31,37
anuales	3	7,35	1,28	3,05	0,98	0,23	12,87	9,09	1,40	6,44	29,80
	4	7,35	1,28	3,30	0,98	0,23	13,12	8,34	2,85	6,44	30,56
30.000	1	7,35	1,28	2,37	0,64	0,15	11,79	10,10		4,29	26,18
kms	2	7,35	1,28	2,61	0,64	0,15	12,03	8,08	0,78	4,29	25,16
anuales	3	7,35	1,28	2,85	0,64	0,15	12,27	6,57	1,26	4,29	24,39
	4	7,35	1,28	3,09	0,64	0,15	12,51	5,56	2,30	4,29	24,99
<b>PEUGEOT 205 XRD* 1.515.073</b>											
10.000	1	3,89	1,11	1,84	1,85	1,07	9,36	21,21		12,88	43,45
kms	2	3,89	1,11	1,80	1,85	1,07	9,52	18,57	1,52	12,88	40,59
anuales	3	3,89	1,11	1,97	1,85	1,07	9,69	12,12	2,85	12,88	37,34
	4	3,89	1,11	2,13	1,85	1,07	9,85	10,81	3,79	12,88	37,13
15.000	1	3,89	1,11	1,31	1,10	0,71	6,12	14,14		8,59	30,86
kms	2	3,89	1,11	1,44	1,10	0,71	6,25	11,11	1,01	8,59	29,

metros recorridos, aunque sea un factor pequeño.

Pero lo que es evidente es que hay modelos y marcas que tienen una depreciación mayor o menor, que la establece el propio mercado. A nadie se le oculta que un Mercedes se deprecia considerablemente menos que un Citroën CX o que, con el paso del tiempo, tiene menos



pérdida de valor que un Seat 132. La experiencia de MOTOR 16 nos ha permitido establecer, sobre la depreciación del BOE, unos factores de corrección para cada modelo.



Es este otro factor que tenemos que considerar para llegar a

un precio real del coste de explotación. Hoy día las garantías cubren al menos el primer año de vida del coche, por lo que aparece como «cero» el primer valor de la columna, cualquiera que sea el kilometraje recorrido. Pero a partir de entonces, todos los coches, comienzan a padecer problemas. La experiencia de va-

rios años nos lleva a fijar en un porcentaje del PVP los costes de reparaciones. Entre el 1 y el 5 por ciento anual, según el número de kilómetros recorridos y la edad del coche, según un cuadro de doble entrada que no publicamos en esta ocasión por falta de espacio, pero que ofreceremos a quien lo solicite.



Hay quienes este concepto no lo tienen en cuenta en los estudios económicos. Para nosotros es evidente. Si hemos gastado dos millones de pesetas en la compra de un coche, estamos anualmente dejando de ganar los intereses que esos dos millones de pesetas

hubiesen tenido en otra inversión cualquiera o simplemente en renta fija. Aunque los tipos de intereses son muy variables, hemos fijado el 8,5 por ciento.



Llegamos al fin a la columna final, a la suma de todos los concep-

		AÑOS	COMBUSTIBLE	NEUMÁTICOS	MANTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACIÓN	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>PEUGEOT 309 SR 1.748.462</b>												
10.000	kms	1	6,95	1,28	3,04	1,92	5,48	13,55	31,47		14,28	59,98
	anuales	2	6,95	1,28	3,34	1,92	0,48	13,96	26,23	1,75	14,88	56,79
		3	6,95	1,28	3,66	1,92	0,48	14,28	20,98	3,08	14,88	53,18
		4	6,95	1,28	3,95	1,92	0,48	14,58	19,23	4,37	14,88	53,02
15.000	kms	1	6,95	1,28	2,71	1,28	0,30	12,52	20,98		9,91	43,41
	anuales	2	6,95	1,28	2,96	1,28	0,30	12,79	17,48	1,17	9,91	41,35
		3	6,95	1,28	3,25	1,28	0,30	13,06	13,99	2,10	9,91	38,08
		4	6,95	1,28	3,52	1,28	0,30	13,33	12,82	3,50	9,91	38,56
20.000	kms	1	6,95	1,28	2,54	0,96	0,23	11,96	16,61		7,43	36,00
	anuales	2	6,95	1,28	2,79	0,96	0,23	12,21	13,11	1,08	7,43	33,84
		3	6,95	1,28	3,06	0,96	0,23	12,47	10,49	1,62	7,43	32,01
		4	6,95	1,28	3,30	0,96	0,23	12,72	9,62	3,08	7,43	32,63
30.000	kms	1	6,95	1,28	2,37	0,64	0,15	11,39	11,68		4,85	28,00
	anuales	2	6,95	1,28	2,61	0,64	0,15	11,63	9,33	0,87	4,85	26,78
		3	6,95	1,28	2,85	0,64	0,15	11,87	7,58	1,48	4,85	25,88
		4	6,95	1,28	3,09	0,64	0,15	12,11	6,41	2,91	4,85	25,28
<b>PEUGEOT 309 SRD 1.886.574</b>												
10.000	kms	1	3,78	1,28	1,64	1,85	1,07	8,42	33,98		16,04	58,42
	anuales	2	3,78	1,28	1,80	1,85	1,07	8,58	28,30	1,89	16,04	55,81
		3	3,78	1,28	1,97	1,85	1,07	8,75	22,64	3,30	16,04	51,73
		4	3,78	1,28	2,13	1,85	1,07	8,91	20,75	4,72	16,04	51,42
15.000	kms	1	3,78	1,28	1,31	1,10	0,71	8,18	22,84		10,89	41,81
	anuales	2	3,78	1,28	1,44	1,10	0,71	8,31	18,87	1,28	10,89	39,18
		3	3,78	1,28	1,57	1,10	0,71	8,44	15,09	2,28	10,89	36,48
		4	3,78	1,28	1,70	1,10	0,71	8,57	13,83	3,77	10,89	36,86
20.000	kms	1	3,78	1,28	1,14	0,83	0,53	7,58	17,92		8,02	33,50
	anuales	2	3,78	1,28	1,25	0,83	0,53	7,67	14,15	1,18	8,02	31,02
		3	3,78	1,28	1,37	0,83	0,53	7,79	11,32	1,76	8,02	28,89
		4	3,78	1,28	1,48	0,83	0,53	7,90	10,38	3,30	8,02	28,90
30.000	kms	1	3,78	1,28	0,97	0,55	0,38	6,94	12,58		5,35	24,84
	anuales	2	3,78	1,28	1,07	0,55	0,38	7,04	10,06	0,84	5,35	23,36
		3	3,78	1,28	1,17	0,55	0,38	7,14	8,18	1,57	5,35	22,24
		4	3,78	1,28	1,27	0,55	0,38	7,24	6,92	2,14	5,35	22,55
<b>PEUGEOT 405 SRI 2.380.687</b>												
10.000	kms	1	8,08	1,28	3,50	2,03	1,07	15,91	42,85		20,24	78,03
	anuales	2	8,08	1,28	3,85	2,03	1,07	16,29	36,71	2,38	20,24	74,82
		3	8,08	1,28	4,20	2,03	1,07	16,84	28,57	4,17	20,24	69,82
		4	8,08	1,28	4,54	2,03	1,07	16,98	26,19	5,85	20,24	69,36
15.000	kms	1	8,08	1,28	3,11	1,36	0,71	14,52	28,57		13,49	56,58
	anuales	2	8,08	1,28	3,42	1,36	0,71	14,83	23,81	1,59	13,49	53,72
		3	8,08	1,28	3,74	1,36	0,71	15,15	19,05	2,86	13,49	50,85
		4	8,08	1,28	4,05	1,36	0,71	15,46	17,48	4,78	13,49	51,17
20.000	kms	1	8,08	1,28	2,92	1,02	0,53	13,81	22,82		10,12	46,56
	anuales	2	8,08	1,28	3,21	1,02	0,53	14,10	17,86	1,49	10,12	43,87
		3	8,08	1,28	3,51	1,02	0,53	14,40	14,28	2,20	10,12	41,09
		4	8,08	1,28	3,80	1,02	0,53	14,69	13,09	4,17	10,12	42,97
30.000	kms	1	8,08	1,28	2,73	0,68	0,38	13,11	15,87		6,75	35,73
	anuales	2	8,08	1,28	3,00	0,68	0,38	13,38	12,70	1,19	6,75	34,02
		3	8,08	1,28	3,28	0,68	0,38	13,66	10,32	1,98	6,75	32,71
		4	8,08	1,28	3,55	0,68	0,38	13,93	8,73	3,97	6,75	33,36

		AÑOS	COMBUSTIBLE	NEUMÁTICOS	MANTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACIÓN	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>RENAULT 5 FIVE 972.744</b>												
10.000	kms	1	4,73	0,84	3,04	1,51	5,46	19,58	15,58		8,27	43,41
	anuales	2	4,73	0,84	3,34	1,51	0,48	19,88	12,65	0,97	8,27	32,77
		3	4,73	0,84	3,65	1,51	0,48	11,19	9,73	1,70	8,27	30,89
		4	4,73	0,84	3,95	1,51	0,48	11,49	8,75	2,43	8,27	30,04
15.000	kms	1	4,73	0,84	2,71	1,01	0,30	9,59	10,38		5,51	25,48
	anuales	2	4,73	0,84	2,98	1,01	0,30	9,86	8,43	0,65	5,51	24,48
		3	4,73	0,84	3,25	1,01	0,30	10,13	6,48	1,17	5,51	23,29
		4	4,73	0,84	3,52	1,01	0,30	10,40	5,84	1,96	5,51	23,70
20.000	kms	1	4,73	0,84	2,54	0,78	0,23	9,10	8,27		4,13	21,50
	anuales	2	4,73	0,84	2,79	0,78	0,23	9,35	6,32	0,61	4,13	20,41
		3	4,73	0,84	3,05	0,78	0,23	9,61	4,88	0,90	4,13	19,50
		4	4,73	0,84	3,30	0,78	0,23	9,88	4,38	1,70	4,13	20,07
30.000	kms	1	4,73	0,84	2,37	0,50	0,15	8,59	9,84		2,78	17,19
	anuales	2	4,73	0,84	2,61	0,50	0,15	8,83	4,54	0,49	2,78	16,62
		3	4,73	0,84	2,85	0,50	0,15	9,07	3,57	0,81	2,78	16,21
		4	4,73	0,84	3,09	0,50	0,15	9,31	2,92	1,62	2,78	16,61
<b>RENAULT 5 GTX 1.431.343</b>												
10.000	kms	1	5,93	1,28	3,04	1,92	0,46	12,63	22,90		12,17	47,70
	anuales	2	5,93	1,28	3,34	1,92	0,48	12,93	18,61	1,43	12,17	45,14
		3	5,93	1,28	3,65	1,92	0,48	13,24	14,31	2,50	12,17	42,22
		4	5,93	1,28	3,95	1,92	0,48	13,54	12,88	3,58	12,17	42,17
15.000	kms	1	5,93	1,28	2,71	1,28	0,30	11,50	15,27		8,11	34,88
	anuales	2	5,93	1,28	2,98	1,28	0,30	11,77	12,40	0,95	8,11	33,23
		3	5,93	1,28	3,25	1,28	0,30	12,04	9,54	1,72	8,11	31,41
		4	5,93	1,28	3,52	1,28	0,30	12,31	8,59	2,86	8,11	31,87
20.000	kms	1	5,93	1,28	2,54	0,96	0,23	10,94	12,17		6,08	29,19
	anuales	2	5,93	1,28	2,79	0,96	0,23	11,19	9,30	0,89	6,08	27,46
		3	5,93	1,28	3,05	0,96	0,23	11,45	7,16	1,32	6,08	26,01
		4	5,93	1,28	3,30	0,96	0,23	11,70	6,44	2,50	6,08	26,72
30.000	kms	1	5,93	1,28	2,37	0,64	0,15	10,37	8,59		4,06	23,02
	anuales	2	5,93	1,28	2,61	0,64	0,15	10,61	6,68	0,72	4,06	22,07
		3	5,93	1,28	2,85	0,64	0,15	10,85	5,26	1,19	4,06	21,35
		4	5,93	1,28	3,09	0,64	0,15	11,09	4,29	2,39	4,06	21,33
<b>RENAULT 19 GTX 1.494.868</b>												
10.000	kms	1	6,45	1,11	3,04	1,92	1,07	12,59	29,51		12,71	54,81
	anuales	2	6,45	1,11	3,34	1,92	1,07	12,89	22,42	1,49	12,71	49,81
		3	6,45	1,11	3,65	1,92	1,07	13,20	17,94	2,82	12,71	46,47
		4	6,45	1,11	3,95	1,92	1,07	13,50	16,44	4,14	12,71	46,98
15.000	kms	1	6,45	1,11	2,71	1,28	0,71	11,26	17,94		8,4	

tos. Para muchos de nuestros lectores, la cifra les puede parecer abismal. Pero es el resultado evidente de la explotación del automóvil como objeto de trabajo. Es el dinero que debemos de pedir a una empresa cuando ponemos nuestro vehículo a su disposición, para desplazamientos por cuenta ajena. Hay quien cree que su coche



sólo consume gasolina y que un viaje de Barcelona a Sevilla, en un Opel Kadett 1800, no tiene por qué costar más de 15.000 pesetas por el consumo de gasolina y otras 3.000 de peajes. La realidad es que cobrar menos de 50 pesetas por kilómetro es hacer perder dinero a quien se ha gastado casi dos millones en un coche.

	AÑOS	COMBUSTIBLE	NEUMÁTICOS	MANUTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACIÓN	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>SEAT IBIZA 3P GLX 1.2 1.349.065</b>											
10.000	1	6,30	1,28	3,04	1,55	0,46	12,73	24,23		11,47	48,48
kms anuales	2	6,30	1,28	3,34	1,65	0,46	13,03	20,24	1,35	11,47	46,09
	3	6,30	1,28	3,85	1,85	0,46	13,34	16,19	2,38	11,47	43,36
	4	6,30	1,28	3,95	1,95	0,46	13,64	14,84	3,87	11,47	43,32
	15.000	1	6,30	1,28	2,71	1,10	0,20	11,69	16,19		7,64
kms anuales	2	6,30	1,28	2,98	1,10	0,20	11,96	13,49	0,90	7,64	33,99
	3	6,30	1,28	3,25	1,10	0,30	12,23	10,79	1,62	7,64	32,28
	4	6,30	1,28	3,52	1,10	0,30	12,50	9,89	2,70	7,64	32,73
	20.000	1	6,30	1,28	2,54	0,83	0,23	11,18	12,82		5,73
kms anuales	2	6,30	1,28	2,79	0,83	0,23	11,43	10,12	0,84	5,73	28,12
	3	6,30	1,28	3,06	0,83	0,23	11,69	8,09	1,25	5,73	26,76
	4	6,30	1,28	3,30	0,83	0,23	11,94	7,42	2,36	5,73	27,45
	30.000	1	6,30	1,28	2,37	0,55	0,15	10,65	8,99		3,82
kms anuales	2	6,30	1,28	2,61	0,55	0,15	10,89	7,20	0,57	3,82	22,58
	3	6,30	1,28	2,85	0,55	0,15	11,13	5,65	1,12	3,82	21,92
	4	6,30	1,28	3,00	0,55	0,15	11,37	4,95	2,25	3,82	22,39
	<b>VOLKSWAGEN GOLF GTD 5P 2.250.106</b>										
10.000	1	3,95	1,28	1,89	1,85	0,46	8,23	35,50		19,13	64,36
kms anuales	2	3,95	1,28	2,07	1,65	0,46	8,41	29,25	2,25	19,13	60,04
	3	3,95	1,28	2,26	1,65	0,46	8,60	22,50	3,94	19,13	55,17
	4	3,95	1,28	2,45	1,65	0,46	8,79	20,25	5,83	19,13	54,80
	15.000	1	3,95	1,28	1,50	1,10	0,30	8,13	24,90		12,75
kms anuales	2	3,95	1,28	1,65	1,10	0,30	8,28	19,50	1,50	12,75	42,03
	3	3,95	1,28	1,80	1,10	0,30	8,43	15,00	2,70	12,75	38,88
	4	3,95	1,28	1,95	1,10	0,30	8,58	13,50	4,50	12,75	39,33
	20.000	1	3,95	1,28	1,31	0,83	0,23	7,60	19,13		9,58
kms anuales	2	3,95	1,28	1,44	0,83	0,23	7,73	14,83	1,41	9,58	33,33
	3	3,95	1,28	1,57	0,83	0,23	7,86	11,25	2,08	9,58	30,75
	4	3,95	1,28	1,70	0,83	0,23	7,99	10,13	3,84	9,58	31,62
	30.000	1	3,95	1,28	1,12	0,55	0,15	7,05	13,50		6,38
kms anuales	2	3,95	1,28	1,23	0,55	0,15	7,16	10,50	1,13	6,38	25,17
	3	3,95	1,28	1,34	0,55	0,15	7,27	8,25	1,88	6,38	23,78
	4	3,95	1,28	1,45	0,55	0,15	7,39	6,75	3,75	6,38	24,27
	<b>VOLKSWAGEN POLO FOX 1.3 1.160.624</b>										
10.000	1	6,84	0,84	3,04	1,65	0,46	12,53	15,57		9,27	41,07
kms anuales	2	6,84	0,84	3,34	1,65	0,46	12,93	15,09	1,16	9,87	39,05
	3	6,84	0,84	3,65	1,65	0,46	13,24	11,61	2,03	9,87	36,75
	4	6,84	0,84	3,95	1,65	0,46	13,54	10,45	2,90	9,87	36,76
	15.000	1	6,84	0,84	2,71	1,10	0,30	11,59	12,38		6,58
kms anuales	2	6,84	0,84	2,98	1,10	0,30	11,86	10,66	0,77	6,58	29,27
	3	6,84	0,84	3,25	1,10	0,30	12,13	7,74	1,39	6,58	27,84
	4	6,84	0,84	3,52	1,10	0,30	12,40	6,96	2,32	6,58	28,26
	20.000	1	6,84	0,84	2,54	0,83	0,23	11,08	9,97		4,93
kms anuales	2	6,84	0,84	2,79	0,83	0,23	11,33	7,54	0,73	4,93	24,53
	3	6,84	0,84	3,05	0,83	0,23	11,59	5,80	1,07	4,93	23,39
	4	6,84	0,84	3,30	0,83	0,23	11,84	5,22	2,03	4,93	24,02
	30.000	1	6,84	0,84	2,37	0,55	0,15	10,55	6,96		3,29
kms anuales	2	6,84	0,84	2,61	0,55	0,15	10,79	5,42	0,56	3,29	20,08
	3	6,84	0,84	2,85	0,55	0,15	11,03	4,26	0,97	3,29	19,55
	4	6,84	0,84	3,09	0,55	0,15	11,27	3,48	1,93	3,29	19,97

	AÑOS	COMBUSTIBLE	NEUMÁTICOS	MANUTENIMIENTO	SEGUROS	IMPUESTOS	TOTAL	DEPRECIACIÓN	REPARACIONES	INTERESES	TOTAL
<b>VOLKSWAGEN GOLF MAN. 90 3P 1.824.024</b>											
10.000	1	6,95	0,84	3,95	1,82	1,07	14,73	29,18		15,50	59,41
kms anuales	2	6,95	0,84	4,35	1,92	1,07	15,13	23,71	1,82	15,50	56,16
	3	6,95	0,84	4,74	1,92	1,07	15,52	18,24	3,19	15,50	52,45
	4	6,95	0,84	5,14	1,92	1,07	15,92	16,42	4,56	15,50	52,40
	15.000	1	6,95	0,84	3,52	1,28	0,71	13,30	19,46		10,34
kms anuales	2	6,95	0,84	3,87	1,28	0,71	13,65	15,81	1,22	10,34	41,02
	3	6,95	0,84	4,22	1,28	0,71	14,00	12,16	2,19	10,34	38,69
	4	6,95	0,84	4,57	1,28	0,71	14,35	10,94	3,85	10,34	38,28
	20.000	1	6,95	0,84	3,30	0,96	0,53	12,58	15,50		7,75
kms anuales	2	6,95	0,84	3,63	0,96	0,53	12,91	11,86	1,14	7,75	33,66
	3	6,95	0,84	3,96	0,96	0,53	13,24	9,12	1,69	7,75	31,80
	4	6,95	0,84	4,29	0,96	0,53	13,57	8,21	3,19	7,75	32,72
	30.000	1	6,95	0,84	3,09	0,64	0,36	11,88	10,94		5,17
kms anuales	2	6,95	0,84	3,39	0,64	0,36	12,18	8,51	0,91	5,17	26,77
	3	6,95	0,84	3,70	0,64	0,36	12,48	6,69	1,52	5,17	25,87
	4	6,95	0,84	4,01	0,64	0,36	12,80	5,47	3,04	5,17	26,48
	<b>VOLKSWAGEN GOLF GTI 2.081.918</b>										
10.000	1	6,79	1,11	3,95	1,92	1,07	14,94	33,31		17,70	65,96
kms anuales	2	6,79	1,11	4,35	1,92	1,07	15,24	27,06	2,08	17,70	62,08
	3	6,79	1,11	4,74	1,92	1,07	15,63	20,22	3,64	17,70	57,79
	4	6,79	1,11	5,14	1,92	1,07	16,03	16,74	5,20	17,70	57,67
	15.000	1	6,79	1,11	3,52	1,28	0,71	13,41	22,21		11,80
kms anuales	2	6,79	1,11	3,87	1,28	0,71	13,76	18,04	1,39	11,80	44,99
	3	6,79	1,11	4,22	1,28	0,71	14,11	13,88	2,50	11,80	42,29
	4	6,79	1,11	4,57	1,28	0,71	14,46	12,49	4,16	11,80	42,91
	20.000	1	6,79	1,11	3,30	0,96	0,53	12,69	17,70		8,95
kms anuales	2	6,79	1,11	3,63	0,96	0,53	13,02	13,53	1,30	8,95	36,70
	3	6,79	1,11	3,96	0,96	0,53	13,35	10,41	1,93	8,95	34,54
	4	6,79	1,11	4,29	0,96	0,53	13,68	9,37	3,64	8,95	35,54
	30.000	1	6,79	1,11	3,09	0,64	0,36	11,99	12,49		5,90
kms anuales	2	6,79	1,11	3,39	0,64	0,36	12,29	9,72	1,04	5,90	28,95
	3	6,79	1,11	3,70	0,64	0,36	12,60	7,63	1,73	5,90	27,86
	4	6,79	1,11	4,01	0,64	0,36	12,91	6,25	3,47	5,90	28,53
	<b>VOLKSWAGEN PASSAT 112 GL 2.642.201</b>										
10.000	1	6,79	1,28	3,95	1,92	1,07	15,01	47,56		22,46	85,03
kms anuales	2	6,79	1,28	4,35	1,92	1,07	15,41	39,63	2,64	22,46	80,14
	3	6,79	1,28	4,74	1,92	1,07	15,80	31,71	4,62	22,46	74,59
	4	6,79	1,28	5,14	1,92	1,07	16,20	29,98	6,61	22,46	74,38
	15.000	1	6,79	1,28	3,52	1,28	0,71	13,58	31,71		14,97
kms anuales	2	6,79	1,28	3,87	1,28	0,71	13,93	26,42	1,78	14,97	57,08
	3	6,79	1,28	4,22	1,28	0,71	14,28	21,14	3,17	14,97	53,56
	4	6,79	1,28	4,57	1,28	0,71	14,63	19,38	5,28	14,97	54,26
	20.000	1	6,79	1,28	3,30	0,96	0,53	12,66	25,10		11,23
kms anuales	2	6,79	1,28	3,63	0,96	0,53	13,19	19,82	1,65	11,23	45,89
	3	6,79	1,28	3,96	0,96	0,53	13,52	15,95	2,44	11,23	43,04
	4	6,79	1,28	4,29	0,96	0,53	13,85	14,53	4,62	11,23	44,23
	30.000	1	6,79	1,28	3,09	0,64	0,36	12,16	17,61		7,49
kms anuales	2	6,79	1,28	3,39	0,64	0,36	12,46	14,09	1,32	7,49	35,36
	3	6,79	1,28	3,70	0,64	0,36	12,77	11,4			

# Mercado

## COCHES NUEVOS

**Coste por kilómetro:** Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento. **Consumo medio:** El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	--------------	-----------------------	---------------------------------	--------------------

### ALFA ROMEO

Alfa Romeo Española, S.A. Tel.: (91) 673 52 00.

Spider 1.7 Q.V.	1.712	118	198	9,5	13,48	1.837.283
Alfa 16 1.8 16V	1.850	105	178	9,2	12,50	1.594.294
Alfa 16 1.8 16V	1.469	105	178	9,2	12,50	1.685.883
Alfa 16 1.8 4x4	1.469	105	182	9,2	12,50	1.847.382
Alfa 16 1.7 I	1.712	110	184	10,1	13,44	1.857.283
Alfa 16 1.7 Q.V.	1.712	118	198	10,0	13,87	1.833.283
Alfa 16 1.7 SW	1.712	118	198	10,0	13,87	2.042.283
Alfa 16 1.8	1.587	110	180	11,8	15,52	1.853.513
Alfa 16 1.8	1.779	120	184	9,5	13,30	1.885.659
Alfa 16 1.8 IE	1.779	122	192	9,9	13,46	2.070.534
Alfa 16 1.8 P	1.952	128	194	10,7	14,79	2.118.339
Alfa 16 Twin Spark	1.952	148	198	9,6	14,57	2.488.586
Alfa 16 1.8 16V	2.482	158	208	11,9	17,02	2.782.789
Alfa 16 Turbo America	1.779	155	197	11,7	16,65	2.881.287
Alfa 16 3.0 America	2.559	189	214	12,7	17,61	3.464.088
Alfa 16 2.0 TD	1.856	95	176	9,5	9,04	2.842.382
Alfa 16 2.0 TD	2.339	112	184	7,4	9,26	2.851.702
Spider 2.0 V6	1.982	128	187	10,5	15,17	3.114.833
Spider 2.0 V6	1.982	128	187	10,5	14,64	3.638.708
Alfa 164 Twin Spark	1.982	148	210	12,1	16,43	3.688.610
Alfa 164 3.0 V6	2.959	182	230	10,7	15,57	4.333.809
Alfa 164 TD	2.600	117	204	7,6	8,94	3.914.534

**OPCIONES:** Limpiaparabrisas trasero: 33 1.7 Q.V.: 10.000 ptas. Anticiclón: 75 2.0 TS, 3.0 América: 250.000 ptas. 164 2.0 TS: 280.000 ptas. Techo corredizo: 75, 2.0 TS, 3.0 América: 98.000 ptas., 164 (2.0 T.S., 3.0 V6): 180.000 ptas. Aire acondicionado: Gama 3: 190.000 ptas. Alfa 75 1.6, Alfa 75 TD, Alfa 75 3.0 y Spider: 225.000 ptas. Climatización automática: Alfa 164 2.0 TS: 290.000 ptas. Asiento anterior mando eléctrico: Alfa 164 2.0 TS: 170.000 ptas. Lavafaros: Alfa 164 2.0 TS y 3.0: 45.000 ptas. Parabrisas tintado + Parasol posterior: Alfa 164 2.0 TS y 3.0: 18.000 ptas. Espejos retrovisores exteriores calentables + Asiento posterior, saco SKI + Apoyabrazos central anterior: Alfa 164 2.0 TS: 40.000 ptas. 6 altavoces + Antena eléctrica: Alfa 164 3.0 V6: 40.000 ptas. Servodirección: Alfa 164 2.0 TS: 80.000 ptas. Lantas de aleación: Alfa 75 1.6, 2.0, 2.0 TS y 2.0 TD: 80.000 ptas. Spider 2.0 FL: 65.000 ptas. Gama 3: 65.000 ptas. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 110.000 ptas. Tapicería de piel: Spider 2.0 Q.V.: 103.700 ptas. Alfa 75 3.0 América: 225.000 ptas. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 300.000 ptas. Elevallas delanteras: Gama 3: 25.000 ptas. Elevallas trasero: 25.000 ptas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

### ARO

Remark. Tel.: (93) 668 37 12.

Aro 10 turbo lima	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.889
Aro 10 turbo dero	1.289	54	125	9,5	10,38	1.320.108
20 D	3.120	65	110	10,1	9,78	1.520.888
20 D	3.120	65	110	10,1	9,78	1.612.812
20 D	3.120	65	110	10,1	9,78	1.654.400
20 D	3.120	65	110	10,1	11,19	1.817.136
20 D	3.120	65	110	10,1	9,78	1.542.084

### AUDI

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11.

80 P	1.701	110	182	9,1	13,82	2.767.819
80 Special	1.701	110	182	9,1	13,82	2.828.819

un y 10 por 100 del consumo en autopista a 120. **Opciones:** En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario. **Precio final:** En el precio final, incluimos: IVA, transporte, matriculación, tasas municipales y seguro obligatorio.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	--------------	-----------------------	---------------------------------	--------------------

Montego 1.8 GL	1.589	83	165	6,9	11,08	1.836.788
Montego 2.0 GL	1.994	112	171	9,3	13,26	2.188.788
Montego Estate GTI	1.994	112	171	9,3	13,63	2.343.788
Montego 2.0 GTI	1.994	112	171	9,4	13,81	2.240.822
Montego 2.0 GTI	1.994	81	163	5,1	7,43	2.220.389

**OPCIONES:** Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 443.884 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 391.262 ptas. Computador de abordo: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 50.377 ptas. Asientos delanteros calentables: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.761 ptas. 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 66.428 ptas. Radiador más potente: 80, 90, 28.785 ptas. Spoiler trasero: 80: 93.604 ptas. Dirección Lavafaros: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.497 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.963 ptas. Tempomat: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 77.553 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 77.553 ptas. Lantas de aleación -A-: 100 manual/automático y TD, 100 Avant: 134.447 ptas. ABS: 80, 90, 90 20V, 100 manual/automático y TD: 484.399 ptas. Prelimpieza radio stereo: 80: 62.137 ptas. Aire acondicionado: 80: 287.805 ptas. Calefacción más potente: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 18.593 ptas. Asiento conductor regulable altura: 80: 22.893 ptas. Faros antiniebla: 80: 48.312 ptas. Asientos deportivos FQ Crayon: 80: 92.587 ptas. Tapicería de cuero (asiento deportivo): 80: 463.278 ptas. Tapicería de cuero (asiento deportivo): 80: 575.788 ptas. Sistema Procon-Ten: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 115.694 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. Techo corredizo eléctrico: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 247.757 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 247.757 ptas. Techo corredizo manual: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 138.737 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. Asiento delantero regulable eléctricamente: 80: 212.962 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 257.610 ptas. Pintura especial: 80: 19.950 ptas. Pintura metalizada: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 79.002 ptas. Climatizador: 80 20V Quattro: 179.241 ptas. Alarma antirrobo: 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.227 ptas. Asiento niños: 100 Avant: 136.440 ptas. Regulación de nivel: 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.788 ptas. Dispositivo Remolque: 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 160.339 ptas. Regulación alcance faros: 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 22.248 ptas. Saco porta esquís: 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas.

**OPCIONES:** Caja de cambios de relación cerrada: 325i, 325ix, 325ic: 119.300 ptas. Diferencial autoblocante 26%: Toda la serie 3, excepto 325ix, M3, 325i: 97.757 ptas. Toda la serie 5, serie 6 y serie 7, excepto M6: 103.910 ptas. ABS: 320i, 324td, 520i, 524td: 378.000 ptas. 316i, 318i, 324td: 412.400 ptas. Dirección asistida: 316i, 318i, 320i, 325i, 324td: 138.262 ptas. Servotronic: 520i, 730i, 736i, 736i: 49.220 ptas. Volante deportivo M-Technic: Serie 3, excepto 316i, 318i, M3 y 324td: 41.872. 530i, 535i, 635CSI: 8.000 ptas. Volante deportivo de piel: Serie 3 y serie 5, excepto M3 530i, 535i: 33.839 ptas. 730i: 33.839 ptas. Control automático nivel eje trasero: serie 5 y 730i, 736i: 174.494 ptas. Control electrónico de la suspensión: M3: 386.815 ptas. Suspensión deportiva: 525i, 530i, 535i, 524td: 15.381 ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 316i, 318i, 324td: 66.573 ptas. 320i: 43.000 ptas. 325i, 325ix, 324td: 23.414 ptas. Suspensión para arrastre de remolque: 635CSI: 10.094 ptas. Enganche de remolque: 635CSI: 103.910 ptas. Serie 7: 131.536 ptas. Airbag: 635CSI: 284.219 ptas. M-6: 258.187 ptas. 530i, 535i: 285.241 ptas. Toda la serie 3 y 5, excepto 530i y 535i: 319.900 ptas. 730i: 319.900. Serie 7, excepto 730i: 295.163 ptas. Neumáticos de

### AUSTIN

Austin Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.

Mini Moke	988	39	114	10,4	11,88	971.225
Mini Road Hat	1.276	63	157	7,8	11,24	1.116.089
Mini Jet Black	1.276	63	157	7,8	11,24	1.161.089
Mini 1.3 1.8 3P	1.276	63	146	7,7	10,96	1.161.089
Mini 1.3 1.8 5P	1.276	63	146	7,8	11,24	1.236.089
MG Moke 1.8P	1.276	72	156	9,2	12,21	1.310.889
MG 2.0 P	1.994	117	176	9,8	13,83	2.042.789

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Consumo Costo/km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	--------------	-----------------------	---------------------------------	--------------------

Montego 1.8 GL	1.589	83	165	6,9	11,08	1.836.788
Montego 2.0 GL	1.994	112	171	9,3	13,26	2.188.788
Montego Estate GTI	1.994	112	171	9,3	13,63	2.343.788
Montego 2.0 GTI	1.994	112	171	9,4	13,81	2.240.822
Montego 2.0 GTI	1.994	81	163	5,1	7,43	2.220.389

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Metro (toda la gama): 10.000 ptas. MG 2.0 i y Montego (toda la gama): 16.834 ptas. Aire acondicionado: Metro: 235.000 ptas. MG 2.0 i: 244.160. Montego: 239.000 ptas.

### BMW

BMW Ibérica, S.A. Tel.: (91) 572 02 22.

318i	1.788	102	176	9,8	14,37	2.372.183
318i P	1.788	102	176	9,6	14,37	2.547.183
318i L	1.788	116	189	7,9	12,84	2.889.919
318i L P	1.788	116	189	7,9	12,84	2.942.919
318i L S	1.788	116	189	7,9	12,84	3.089.919
318i L P	1.788	116	189	7,9	12,84	3.264.919
318i P	1.982	125	191	9,3	14,22	3.161.014
318i P P	1.982	125	191	9,3	13,76	3.306.014
318i S	1.982	125	191	9,3	13,76	3.465.014
318i E	1.982	125	191	9,3	13,76	3.812.014
320i Cabrio	1.982	125	191	9,3	13,76	4.674.014
320i Touring	1.982	125	191	9,3	13,76	3.891.013
325i P	2.494	171	221	11,5	16,80	4.086.014
325i P P	2.494	171	221	11,5	16,80	4.231.014
325i Touring	2.494	171	221	11,5	16,80	5.011.014
325i X P	2.494	171	210	11,7	16,86	4.923.014
325i X P P	2.494	171	210	11,7	16,86	5.078.014
325i X Touring	2.494	171	210	11,7	17,23	5.971.014
325i Cabrio	2.494	171	210	11,5	17,06	5.462.013
M3 P	2.302	200	234	10,6	16,95	7.286.203
324i P	2.443	86	182	8,0	9,58	3.106.108
324i TD	2.443	116	187	7,0	9,32	3.783.108
324i TD Touring	2.443	116	187	7,0	9,04	4.488.108
520i	1.982	125	200	10,2	14,93	4.246.014
520i IE	1.982	125	200	10,2	14,94	4.715.919
525i	2.494	170	223	10,2	15,97	5.274.202
520i	2.986	198	217	14,0	18,15	5.874.203
635i	3.420	211	236	14,5	17,80	6.273.014
M5 P	3.526	315	269	16,8	20,68	9.947.929
634i TD	2.443	115	198	9,0	10,50	4.773.107
730i	2.988	198	225	14,0	19,27	6.304.204
725i P	3.420	211	236	14,5	19,67	8.124.204
725i L	3.420	211	236	14,5	19,67	8.744.203
730i L	4.988	300	240	15,0	20,08	10.774.529
730i LAL	4.988	300	240	15,0	20,08	12.674.529

**OPCIONES:** Caja de cambios de relación cerrada: 325i, 325ix, 325ic: 119.300 ptas. Diferencial autoblocante 26%: Toda la serie 3, excepto 325ix, M3, 325i: 97.757 ptas. Toda la serie 5, serie 6 y serie 7, excepto M6: 103.910 ptas. ABS: 320i, 324td, 520i, 524td: 378.000 ptas. 316i, 318i, 324td: 412.400 ptas. Dirección asistida: 316i, 318i, 320i, 325i, 324td: 138.262 ptas. Servotronic: 520i, 730i, 736i, 736i: 49.220 ptas. Volante deportivo M-Technic: Serie 3, excepto 316i, 318i, M3 y 324td: 41.872. 530i, 535i, 635CSI: 8.000 ptas. Volante deportivo de piel: Serie 3 y serie 5, excepto M3 530i, 535i: 33.839 ptas. 730i: 33.839 ptas. Control automático nivel eje trasero: serie 5 y 730i, 736i: 174.494 ptas. Control electrónico de la suspensión: M3: 386.815 ptas. Suspensión deportiva: 525i, 530i, 535i, 524td: 15.381 ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 316i, 318i, 324td: 66.573 ptas. 320i: 43.000 ptas. 325i, 325ix, 324td: 23.414 ptas. Suspensión para arrastre de remolque: 635CSI: 10.094 ptas. Enganche de remolque: 635CSI: 103.910 ptas. Serie 7: 131.536 ptas. Airbag: 635CSI: 284.219 ptas. M-6: 258.187 ptas. 530i, 535i: 285.241 ptas. Toda la serie 3 y 5, excepto 530i y 535i: 319.900 ptas. 730i: 319.900. Serie 7, excepto 730i: 295.163 ptas. Neumáticos de

perfil bajo con lantas de acero: 316i: 36.231 ptas. 520i, 524td: 73.830 ptas. Neumáticos de perfil bajo con lantas de aleación ligera: 520i, 524td: 258.238 ptas. 525i: 184.407 ptas. Neumáticos de perfil bajo con lantas de radios cruzados: 320i, 320ic, 324td: 245.932 ptas. 325i, 325ix: 224.388 ptas. 325ic: 70.000 ptas. 520i, 524td: 394.973 ptas. 525i: 261.142 ptas. 530i: 59.560 ptas. 520i, 524td: 394.973 ptas. 525i: 261.142 ptas. 530i: 78.907 ptas. Neumáticos de perfil bajo con lantas de aleación ligera con antirrobo: 635CSI: 330.700 ptas. M-6: 138.262 ptas. 730i: 527.412 ptas. 736i: 315.320 ptas. 750i: 169.709 ptas. 530i: 343.000 ptas. 535i: 266.099 ptas. Pintura metalizada: 316i, 318i, 320i, 325i, 325ix, M3, 324td, 324td: 93.314 ptas. 320ic, 325ic: 70.754 ptas. Serie 5: 118.608 ptas. 730i: 143.731 ptas. Antirrobo con alarma y mando a distancia: serie 7, excepto 750i: 115.000 ptas. 750i: 60.158 ptas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: Serie 3, excepto 318i, 324td: 23.414 ptas. Espejos eléctricos con sistema antivaho, cerradura puerta del conductor y toberas limpiaparabrisas calentables: 316i, 318i, 320i, 325i, 324td: 46.144 ptas. 320ic, 325i, 325ic, 520i, 525i, 530

# Mercado

## MOTOS

En estos precios está incluido el IVA, no se incluye seguro de ningún tipo. Puede haber variaciones según el lugar de matriculación o por gastos de transporte.

### APRILIA

AF-1 Replica	134	104.800
Teaming Vival	134	106.800
Rad Race	134	104.800

### BENELLI

125 S	124,8	249.119
300 BNT	906	812.700
300 LMT	906	1.004.067

### BETA

125.30	49	159.500*
125.34.50	49	179.800*
125.34	950	569.500*

### BIMOTA

DE 1 Strada	748	1.750.888
DE 1-6	748	1.499.412
VB 1	1.188	1.919.260

### BMW

R45	650	1.015.223
R40	748	1.175.223
R40 GS	748	1.170.223
R40 RT	748	1.336.223
R40 G4	697	1.252.223
R45 T	740	1.252.223
R45 C	740	1.252.223
R45 S Special	740	1.252.223
R45	697	1.252.223
R45 Style	697	1.252.223
R45 RT	697	1.252.223
R45 LT	697	1.252.223

### CAGIVA

Ala Azura 300	349	643.563
Alta Electrica 125	123,6	338.233
Coda 125	123,6	470.725
Coda 30	74	178.275
Chubler 125	124,6	470.565
Blizzard 300	343,2	712.500
Blizzard 750	748	1.192.223
Pratica C 12 (2000)	124,6	576.422
T4 250 E	342	635.740
T4 600 E	496	635.740
Yamaha 125	124,6	525.350

### DERBI

Variante California	48,7	99.970
Variante SX America	48,7	109.950
Variante Start	48,9	112.675
Variante Start CA	48,9	119.975
Variante Sport	48,9	113.975
Variante Sport CA	48,9	121.950
Start 40 DE	48,9	151.950
Start 400 DE CA	48,9	157.950
Start 40 World Champ	48,9	160.950
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppa FDX Turismo	48,7	154.975

### DUCATI

Indiana 300	348	673.628
Indiana 500	520	1.015.195
Pura 750	740	1.134.566
Pura 900	896	1.384.130
750 Sport	748	1.232.540

### FANTIC

Fantico 100	48	139.500
Classic 75	74	210.500
Classic 125	74	210.500

### GAC

Cody	49,9	82.800
Cody LJA	49,9	88.800
Dink	49,9	95.500
Dink II	49,9	105.500
AV-80	49,9	94.300
SP 95-R	49,9	96.200
R45 Cross	49,9	114.500
D-85 E	49,9	105.500
NEW TT	49,9	129.950
Chopper	49,9	103.825

### GARELLI

Team Bialle	46	119.348
Team Bialle 85	46	124.351
Team Bialle 85	46	147.072
Panorama Road	46	178.000
GT 175 FS	124,8	367.100
GT 175 FS	124,8	367.100
Team XL2	124,8	426.019
Team 80	74	375.000

### HARLEY-DAVISON

XLH Sportster 883	683	1.190.477
XLH Sportster 883 Hopper	683	1.282.080
XLH Sportster 1.200	1.199	1.413.901
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.967.434
FXST Heritage Softail	1.340	2.051.263
FXST Springer Softail	1.340	2.162.001
FXRS Electra Glide Sport	1.340	1.944.522
FXTC Electra Glide Classic	1.340	2.289.481

### HONDA

FOR 50	49	157.900
SH 75	74	229.900
SA 75	74	240.900
NR 75	74	295.000
NR 75 B	74	319.000
MIX 75	74	261.000
CR 75	74	305.000
CG 125	123	295.000
XL 125 PG	123	390.000
MTX 125 R	123	440.000
MTX 125 RZ	123	448.000
NS 125 F	123	448.000
NS 125 F	123	465.000
NSR 125 R	123	450.000
CM 125 R	123	350.000
XL 250 R	247	490.000
XL 250	247	595.000
XL 600 V8B	583	1.025.000
XL 600 V8B	583	975.000
NX 600	644	950.000
XRV 600	647	1.150.000
NTV 650	647	899.000
CBR 600 F	598	1.219.000
XBR 500	598	999.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000 R	968	1.500.000
CBR 1000 RR	968	1.880.000
GL 1500	1.520	2.950.000

### HUSQVARNA

V8V 125	124,6	531.757
WR 250	340	796.067
WR 250	340	660.589*
WR 400	496	891.074
WR 400	496	799.376*
TE 510 AT	603	977.111
TE 510 AT	603	871.512*

### ITALJET

Buster	48	118.500
Victory	48	118.500
Winnar	48	118.500
Tiffany	48	118.500
Coyote Street	48	118.500
Fast-1	48	118.500

### JAWA

350 Twin Sport	343,2	203.970
----------------	-------	---------

### JJ-COBAS

TA Minarelli 80	79,6	850.000*
TA Heco 80	79,9	1.850.000*
TA Heco 125 Mono	124	1.750.000*
TB2 125 Mono	124	1.850.000*
JC-3 KTM 250	236,6	925.000*
JC-3 KTM 250	236,6	1.330.000*
JT-4 Yamaha 250	249	1.450.000*
TR-3 Rotax 250	250	2.550.000*

### KAWASAKI

Z400 F2	399	693.000
KLX 650 Ninja	548	894.000
GP400R	529	1.076.000
ZXR-750	748	1.484.000
ZX-10	997	1.518.000

### KTM

88 Mini	78,7	358.500*
88 Super Mini	78,7	378.500*
90 MC	78,7	407.500*
125 MC	124,8	588.500*
250 MC	239,6	675.500*
300 MC	289,6	703.500*
GS 80	78,7	448.500*
GS 125 MCX	124,8	594.500*
GS 250 MCX	239,6	806.500*
GS 350 MCX	289,6	936.500*
GS 47 MCX	349,6	899.000*
88 MCX	78,7	422.500*
250 MCX	239,6	678.500*
350 MCX	349,6	687.500*
500* MCX	469,6	698.500*
600* AT	552,8	777.500*

### LAMBRETTA

200	108	245.280
-----	-----	---------

### LAVERDA

LA Uno 125	103,6	343.873
------------	-------	---------

### MECATECNO

Mini 4"	47,7	112.900
Mini GP"	47,7	123.900
Mini 4"	48,9	153.900
Mini GP"	48,9	164.900
Dispositivo"	48,9	181.900

### MERLIN

DC-21"	47,6	187.600
DC-21"	47,6	207.200
DC-7 125	124,6	324.800
DC-3.50 PLUS E-1"	346,6	457.500
DC-3.50 PLUS E-1 mod	346,6	423.250
DC 3.50 '88 Lajona	346,6	505.120
DC 3.50 '88 Lajona mod.	346,6	619.780
DC-3.50 Crona	346,6	504.734
Nomada 500 AT	402	849.200

### MONTESA

Cota 125	124,8	334.320
Cota 304	237,2	348.440
Cota 304	237,2	428.200
Cota 307	237,5	386.400
Cota 307	237,5	472.280
Cota 336	237,5	382.400
Cota 336	237,5	476.812
Enduro 300 H76	349,6	460.320

### MORINI

NJ 125	124	338.560
Rangere 330	344,1	610.215
Emulador 200	344,1	656.565
Comet 50	50,7	675.380

### MOTO GUZZI

V-66	643,4	832.049
V-66 S	643,4	912.734
V-66 T10MTX	643,4	998.990
V-66 Lario	643,4	963.570
V-66 Florida	643,4	935.049
V-66 Florida electrica	643,4	894.424
V-75	743	1.015.958
1800 GT	948,8	1.145.241
La Mota 1000	948,8	1.113.615
1000 California II	948,8	1.326.886

### MZ

ETZ 250	242,9	290.000
ETZ 250 estándar	242,9	290.000

### PEUGEOT

Vegan 500	—	85.248
Vegan Super	—	82.777
110 214	46	44.677
110 107.6	46	44.963
Country MR*	—	81.000
S.1 101 LE	78,6	219.500
S.1 101	—	216.482

### RIEJU

Scimit H	49,6	106.844
Scimit A/E	49,6	120.566
RV 80	49,9	169.400
RV 90	49,9	177.400
RV 90 B	49,9	181.400
Supermarathon Av FDM	49	146.000
Supermarathon Av MT	49	141.100
Scimit H 100	74,6	249.912
Marathon 70 L3	74,6	158.720
MR 80 E Blanca	79,6	273.320
MR 80 E Blanca PD	79,6	284.518
MR 80 Competitor	79,6	377.320

### SUZUKI

Mini PA	48	112.900
Mini PAD	48	115.900
Mini EL	48	138.900
Mini L	48	163.900
Mini Vento	73	219.900
PA 125 Benetton	124	408.500
PA 125 Benetton	124	425.500
GS 400 S	448	690.000
GS 400 F	448	708.000
GS 600 F	598	1.016.000
GS 800 Dabul	588	800.000
GS 750 Dabul	527	899.000
GS 750 R	748	1.162.000
GS 750 R	748	1.485.000
GS 1100 R	1.127	1.740.000
GS 1100 R	1.052	1.790.000

### TORROT

City II*	48	97.280
Cyclomotor	48	109.204
Cyclomotor	48	131.284

### URAL

Ural One	749	569.760
Ural Extra	749	636.240

### VESPA

Vespa XL 75	74,5	195.300
Vespa XL 75 Elestart	74,5	210.400
Vespa XL 125	123,5	208.700
Vespa XL 125 Elestart	123,5	223.800
Vespa XL 125 Plus	123,5	245.100
Vespa TS Sport	123,5	267.200
Vespa TS Sport Elestart	123,5	286.500
Vespa 200 Ite	197,9	274.500
Vespa 200 TX	197,9	291.500
Vespa 200 TX Elestart	197,9	313.700
Vespa 200 TX Elestart	197,9	322.800
Vespa 300	49,7	110.400
Vespa 300	49,7	120.200
Vespa 300	48,7	139.800
Push Comar	49	179.800
Giara 201	124	480.000
Giara RRT Italiana	124	421.732
Giara KX 125	124	499.632
Giara M 1 125	124	499.502
Giara Dakota 300 ER	348,9	649.000
Giara Dakota 300	491,9	764.243
Giara Dakota 500 ER	491,9	787.493
Giara Sbarco 600	491	915.163
Giara Xrt 600	598	796.600

### YAMAHA

# *Fiat Tipo. Confort del año en Europa.*



***Fiat Tipo.  
Coche del año 1989  
en Europa.***

Autopista, Autovisie, L'Equipe, Quattroruote, Vi Bilägare, Stern, Sunday Express Magazine.

*El mayor sueño de todo el que ha estado en Roma no es volver, sino hacerlo en el Fiat Tipo. El coche que triunfa en Italia. Por su gran espacio habitable, su avanzado diseño, su excelente aerodinámica, su moderna*

*tecnología, su compacta mecánica, su carrocería galvanizada a doble faz. Todo esto, que ha fascinado a los italianos, lo puede encontrar también aquí. En su Concesionario Fiat. Con motores de gasolina 1.372 c.c. (72 CV)*

*y 1.580 c.c. (83 CV) y en versión Turbodiesel 1.929 c.c. (92 CV). Sáquele partido al "Año de Europa" con su Coche del Año.*

**FIAT**  
TECNOLOGIA LIDER



**130 KM/H POR AUTOPISTA,  
120 KM/H POR AUTOVIA**

## NUEVOS LIMITES DE VELOCIDAD

El actual programa de Autovías que está llevando a cabo el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y que supondrá cerca de 5.600 kilómetros de vías de gran capacidad en toda la red española cuando finalicen las obras, en 1991, va a provocar que los límites de velocidad máxima, establecidos en el Código de la Circulación, se vean incrementados en 10 kilómetros por hora por término medio, en algunos tipos de carreteras, según los estudios técnicos realizados por el Departamento que preside Javier Sáez Cosculluela.

La intención del MOPU es establecer los límites de velocidad máxima permitida en 130 kilómetros por hora para las autopistas, 120 kilómetros por hora para las autovías, 100 kilómetros por hora para las carreteras con arce- nes pavimentados, 90 kilómetros por hora para las que carecen de arce- nes o

La nueva señalización promovida por el MOPU recoge los límites de velocidad máxima para autopistas, autovías, carreteras, con o sin arcén y travesías urbanas.



no están pavimentados y 60 kilómetros por hora para circular por travesías y vías urbanas.

Este cambio en los topes máximos de la velocidad permitida ha sido necesario, según el informe del MOPU, por la obligación que por mandato comunitario existe de señalar los pasos fronterizos con las velocidades permitidas en nuestro país, para que los extranjeros que visiten España puedan conocer las limitaciones en esta materia.

Además, los expertos de Obras Públicas se han encontrado con el problema de buscarle una señalización adecuada a las autovías actualmente construidas y las que se encuentran en proceso de construcción, de la que carecían, de acuerdo con el alto estándar de calidad que tienen y el que no pueden ser consideradas como simples carreteras desdobladas.

Con la propuesta del MOPU, que posiblemente entrará en vigor a partir del próximo mes de octubre, se completa el vacío legal que para este tipo de vías existía en la legislación española y de alguna forma se equipara a las situaciones y normas establecidas en los restantes países europeos.

El informe realizado por el Departamento de Obras Públicas y Urbanismo ha sido remitido y será siendo analiza-



mites establecidos deban cumplirse. Asimismo se ha hecho hincapié en los estudios comparativos con otros países de nuestro entorno, donde se refleja que los índices de accidentes son equiparables, mientras que los de mortalidad son superiores en España, con respecto del resto de los países europeos.

A partir de ahora, y una vez estudiada por la Comisión de Seguridad Vial (formada por representantes de la Dirección General de Tráfico y del MOPU), la iniciativa será remitida al Consejo de Ministros, donde, a propuesta del Ministerio del Interior y con el informe favorable de Obras Públicas, Industria y Transportes, se aprobará la modificación del artículo 20 del Código de Circulación, que hace referencia a los límites de velocidad máxima establecida en la red viaria española.

Por lo que respecta a los países europeos, salvo en la República Federal de Alemania, donde la circulación no está sometida a limitaciones en las autopistas, aunque se aconseja que sea de 130 kilómetros por hora todos imponen sus topes máximos para circular; así, en Francia, no se puede ir a más de 130 kilómetros por hora por las autopistas, en Bélgica a 120, en Italia 140, en Austria 130 y en Suiza 120.

**Germán Camarero**

do por la Dirección General de Tráfico, organismo del que dependen las iniciativas que afectan al Código de la Circulación, y según las fuentes consultadas, la propuesta ha sido bien acogida, dado el grado de coordinación existente, y es previsible que no pongan ningún tipo de pegas para su realización.

El estudio ha tenido en cuenta la incidencia de la velocidad con la accidentalidad y la necesidad de que los lí-

## ¡DISEÑADA PARA DISFRUTARLA!



### IMPORTADORES:

Barcelona:  
Motos Bordoy, S.A. Tel. (93) 254 00 02  
Jaen:  
Orihuela Motocicletas. Tel. (953) 22 71 16  
Jerez:  
Motocicletas Orihuela S.A. Tel. (953) 22 71 16  
Las Palmas de Gran Canarias:  
Motos Artigas. Tel. (928) 31 17 32  
Madrid:  
Motocicletas Canto, S.A. Tel. (91) 247 53 22  
Vigo:  
Angel Leiros Motos, S.L. Tel. (986) 43 14 86  
Zaragoza:  
Cronos. Tel. (976) 37 92 20



«La primera con 7 marchas»

**CAGIVA C12**

**CALIDAD EUROPEA CON  
CAGIVA  
ES CALIDAD MUNDIAL**



# LOTUS MIRA AL FUTURO

**L**OTUS prepara para los primeros meses de 1992 un superdeportivo de altas prestaciones y de aspecto similar al Ferrari Testarossa, cuyo principal rival en el mercado será el Lamborghini Countach, y que

dispondrá de una potencia que oscilará entre los 550 y los 600 caballos. La empresa británica construye desde hace más de cuarenta años vehículos marcados por un claro carácter deportivo y con la exclusividad caracte-

ristica de los coches británicos. Aunque la empresa es en la actualidad propiedad de la multinacional norteamericana General Motors, su funcionamiento es por el momento bastante independiente del coloso americano. En la actualidad, el modelo principal de Lotus es el Esprit en su versión dotada de turbocompresor, pero de cara al año 1990 se ampliará la gama con la construcción de dos nuevos modelos con motorizaciones específicas para todos los mercados internacionales, y principalmente para el de Estados Uni-

dos, país en el que Lotus vende más de la tercera parte de su producción. La demanda tanto en Inglaterra como en Estados Unidos de los Esprit atmosférico y turbo va en constante aumento. Este año, las previsiones apuntan a que se venderán en Estados Unidos un total de 400 unidades, lo que supone un aumento del 50 por ciento con relación al año 87 y un 400 por ciento con respecto a 1985. Por su parte, en Europa, donde se vende la mayor parte de la producción de Lotus, el plazo de espera para un coche de esta marca

oscila entre 4 y 6 meses, mientras que la producción está en su valor máximo con seis unidades por día. Mike Kimberley, director manager de Lotus, opina sobre los nuevos Lotus Esprit y Esprit Turbo. «Son muy importantes, ya que representan un cambio importante en la filosofía de la empresa. Si, ya que hasta el momento la demanda era sólida pero los compradores eran verdaderos entusiastas de la marca. La diferencia fundamental es que con estos nuevos modelos se atrae hacia Lotus a personas que anterior-

mente compraban BMW o Porsche.» Lotus trabaja ya en dos nuevos proyectos de vehículos que no verán la luz por lo menos hasta 1990. Se trata del M-100, un pequeño vehículo de dos plazas que podría comenzar su venta en el verano de 1990, y del M-300, un supercoche al estilo del Ferrari Testarossa que debutará en 1992. Después, tal vez podría lanzarse el denominado proyecto M-200 que vendría a sustituir a los ya remodelados Esprit y Excel. El primero de todos, el M-100, podría tener incluso nombre. Se trataría



El retrato del fundador, de Colin Chapman, domina todavía las paredes de la factoría Lotus. En Norfolk se reúnen las técnicas más vanguardistas con los procedimientos más clásicos.

Mike Kimberley, el manager de Lotus, cree firmemente en los modelos actuales, en los Sprit y Sprit Turbo, así como en los futuros M-100 y M-300.

La fibra plástica se trata con delicadeza. Los Lotus no tienen fallos estéticos, algo que sólo se consigue tras un proceso meticuloso.

de Elan, con carrocería de tipo roadster abierta, sólo dos asientos y tan pequeño como el modelo del mismo nombre que diseñara el conocido Colin Chapman. Será el primer Lotus dotado con tracción delantera e incorporará un revolucionario sistema de suspensión que evitará los inconvenientes que han tenido los vehículos de tracción delantera y elevadas prestaciones. De manera extraficial se conoce el grupo matriz que equipará este nuevo Lotus Elan, en principio sería un motor de 1,6 litros de cilindrada con culata de cuatro válvulas por cilindro y turbocompresor y caja de cambios de cinco velocidades, fabricado por Isuzu. La producción se continuará realizando en la fábrica de Lotus en Norfolk. En cuanto a su potencia, estaría en los 160 caballos y el precio previsto para el mercado americano sería de 24.000 dólares, al cambio algo más de tres millones de pesetas. La producción prevista de este Elan es de tres mil unidades al año y cerca de la mitad de la producción irá para el mercado americano, el

más importante del mundo en lo que a vehículos deportivos se refiere.

El proyecto M-300 está menos desarrollado que el del M-100. Según el propio Kimberley, «será un directo rival del Lamborghini Countach», y su precio aproximado se situará en los 150.000 dólares, algo más de 18 millones de pesetas. En Estados Unidos dis-

pondrá de suspensión activa, y se está planteando la posibilidad de instalar tracción a las cuatro ruedas manejada por ordenador con un sistema equivalente al que monta el Porsche 959.

En cuanto a su motorización, será un ocho o un diez cilindros en V que aún no se ha decidido y su potencia estará entre los 550 y los 600 caballos. Kim-



LAID ON THE TABLE  
OF JULY 1966 BY  
COLIN  
CHAPMAN  
FOUNDER



Las carrocerías de los monoplasas de Fórmula 1 descansan en el cuartel general del equipo de competición, un equipo radicado en un castillo, Ketteringham Hall.



Los motores de competición se revisan en esas naves cargadas de historia. Los chasis de los modelos más clásicos van recibiendo sus componentes en medio de una paz franciscana

berley admite: «El coche está motorizado para incorporar tracción a las cuatro ruedas, pero todavía no se han resuelto los problemas de peso y de espacio que este sistema de tracción conlleva.» Según su creador, será el mejor coche del mundo y sólo se ha previsto construir 200 unidades al año.

Sólo hay que hacer una pequeña suma para comprobar que la producción actual de Lotus es mayor que la que se ha previsto con los nuevos M-100 y M-300. Si a los 3.000 del Elan sumamos los 200 del M-300 nos quedan un total de 1.800 unidades hasta llegar a las 5.000 que cada año salen de la cadena de montaje de Norfolk. La respuesta es que Lotus va a desarrollar para los años siguientes otro proyecto

que aún está muy en el aire. Se trata del M-200, que vendrá a sustituir al Esprit y del que nadie en Hethel sabe nada salvo que se tratará de un vehículo dotado con un motor en posición central y con carrocería de tipo 2+2. Y si el nuevo sistema de suspensión delantera va bien, el M-200 podría estar dotado de tracción delantera. Todo este conjunto de proyectos que aseguran la viabilidad de Lotus de cara a los próximos años ha sido realizado de forma exclusiva en Inglaterra y no ha intervenido para nada General Motors, que ha preferido mantenerse al margen en el proceso.

Lotus ha empleado siempre la Fórmula 1 como un perfecto terreno para probar sus últimas innovaciones tecno-

lógicas. Tal es el caso de la suspensión inteligente que el pasado año equipaban los Lotus de F-1, pero que ha sido eliminada por la imposibilidad de adaptar este sistema a las altas velocidades alcanzadas por los monoplasas participantes en este certamen.

Sobre el futuro de su empresa, Kimberley plantea el volumen de negocio dividiéndolo en tres partes iguales, una para el mercado americano, otra para el europeo y una tercera para el lejano oriente, donde los Lotus tienen cada día una mayor aceptación. En estos momentos en los Estados Unidos, Lotus cuenta con un total de 71 concesionarios.

Giancarlo Perini



# LOTUS ESPRIT TURBO

## EL SUEÑO BRITANICO



**H**ACE algo menos de quince años que nació el Esprit, el más brillante de cuantos Lotus salen de la factoría de Norwich. Diseñado en colaboración con Giugiaro, ha sufrido con el paso de los años, algunas modificaciones. Tras el «restyling» del 87, ahora se presenta la versión Turbo SE, con 264 caballos de potencia máxima, alrededor de 40 caballos más que el anterior Turbo de alta compresión «HC».

Exteriormente, este coche se diferen-

cia por el generoso alerón posterior, un spoiler delantero más grande y la decoración específica. En su interior, nuevos tapizados e instrumentación.

Mecánicamente, la mayor novedad se debe a la utilización de un sofisticado sistema de inyección puesto a punto por la firma Delco Electronics, en el que además de un inyector por cilindro, se añaden otros 2 inyectores suplementarios en el conducto principal de admisión. Con unos pistones nuevos reforzados y la presión de soplado a 0,85

bares, el Esprit se beneficia de un «overboost». Con este dispositivo se permite, durante un breve espacio de tiempo (30 segundos), superar el régimen de potencia máxima, alcanzando 280 caballos. Obviamente, se trata de una utilización instantánea (pisando el pedal a fondo) de la que no conviene abusar por lo que supone de fatiga a los órganos mecánicos.

Cautivados por su aspecto exterior, menos agresivo de lo que luego define su mecánica, a un Lotus no se «sube»,



El generoso alerón posterior es el elemento diferenciador del nuevo Lotus Esprit Turbo SE.



Los faros, que son dobles, son a la vez escamoteables. Bajo el spoiler podemos encontrar los faros auxiliares antiniebla.

sino que nos «introducimos». Angosto e incluso estrecho, se perdona la incomodidad por unos revestimientos en tonos cálidos y mórvidos. La tapicería, de piel, es auténticamente acogedora: Un anchísimo túnel central, sobre el que se posiciona la palanca de cambios, impide conducir con comodidad, ya que el codo tiene que casi apoyarse. El pie izquierdo tampoco tiene donde apoyarse. Pero eso es lo de menos, como tampoco importa que no exista visibilidad hacia atrás.

Una vez arrancado el motor (con alguna dificultad en caliente), el sonido emociona. El silbido del turbo domina el ronco bramar de este cuatro cilindros colocado justo a nuestra espalda, donde habitualmente nos estaría dando la lata un par de pasajeros. La dirección es durísima y las maniobras para arrancar obligan a torsiones casi de camiónero. Pero instantáneamente, se acaban todos los inconvenientes. A la presión sobre el pedal, el asiento nos empuja hacia adelante con una fuerza inusitada. Las marchas se escalonan con inusitada rapidez y en menos tiempo que se tarda en contarlos, se superan los 100 kilómetros por hora, se alcanzan los 200 y se llega a la velocidad de crucero de 220/230. A partir de entonces, el motor se vuelve más ruidoso y más perezoso. La unidad probada estaba

**FICHA TECNICA**

**MOTOR.** Disposición: Central longitudinal inclinado a 45°. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.174 c.c. Número de válvulas: 4 por cilindro. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Turbo e intercooler. Potencia máxima: 264 CV a 6.500 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Cinco velocidades.

**FRENOS.** Tipo: Discos ventilados, delante; discos, detrás.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 260 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 5,0 segundos. Consumo a 120 km/h: 9,2 l/100 km.

**PESOS Y DIMENSIONES.** Peso en orden de marcha: 1.340 kg. Longitud: 4,33 m. Anchura: 1,86 m.

demasiado nueva para apretar el acelerador con rabia, que es lo que apetecía.

Como en un deportivo auténtico, el comportamiento es nervioso, con tendencia de la zaga a irse por la tangente. La dirección, muy rápida y el acelerador, corrigen y controlan esta tendencia. Los frenos, muy duros, son eficaces, aunque preferimos no abusar de



Motor central de cuatro cilindros turbo, capaz de alcanzar 280 caballos.



Sólo dos plazas, con tapicería en piel y enorme consola central.



La línea, bellísima, del Esprit, se debe al genio italiano Giorgio Giugiaro.



ellos hasta que las pastillas estuviesen más rodadas.

En esta primera impresión y al margen de toda consideración estética, el Esprit Turbo nos ha parecido un deportivo de División de Honor. No es fácil hacer un producto del nivel a que obliga un nombre como Lotus, con siete títulos mundiales de Fórmula 1 en sus vi-

trinas. La memoria de hombres como Jim Clark, Jochen Rindt o Graham Hill no quedará empañada por este refinado producto de la industria británica; posiblemente la única capaz de poner el listón tan alto.

José María Cernuda  
Fotos: José Robledo

**MAS QUE UN FABRICANTE**

LOTUS es algo más que un simple fabricante de automóviles. Sus pistas de pruebas son empleadas en la actualidad no sólo por los técnicos de la propia marca para probar sus coches, sino que también se ofrece como un servicio más a otros fabricantes incluso rivales directos de la propia Lotus.

Estas pistas de pruebas se encuentran instaladas en una pequeña localidad británica, Bedfordshire, próxima a Millbrook. Es la única zona en toda Inglaterra donde se pueden realizar pruebas de automóviles a una velocidad cercana a los 300 km/h con total seguridad. En estas instalaciones existen numerosas zonas perfectamente diferenciadas en función de la

utilización que se vaya a hacer de ellas, pero destaca, sobre todo, una pista circular de una longitud de dos millas en la que además de otro tipo de ensayos se hacen pruebas para comprobar la resistencia y la fiabilidad.

Además de la pista principal existen un total de 75 millas de pistas de pruebas con características específicas y bien definidas para el tipo de prueba que se debe realizar en cada una de ellas. Entre los vehículos que se prueban en estas instalaciones se pueden encontrar, entre otros, coches normales, coches de competición, vehículos de todo terreno y hasta camiones de gran tonelaje.

La electrónica juega un papel muy importante en todo el conjunto de instalaciones de Millbrook. No sería posible de otra manera realizar más de tres millones de millas de pruebas con todo tipo de vehículos a lo largo



En plena campiña británica, Lotus tiene un completísimo Centro de Ensayos, en los que trabaja también para otras firmas.



de un año. Destacan las pruebas de fiabilidad, de duración, de aceleración, recuperaciones e incluso frenadas bruscas. Todo ello está rigurosa-

mente controlado mediante los sofisticados sistemas de computadoras que garantizan al final unos resultados óptimos.

Pruebas comparativas de aceleración entre dos coches de similares características.



Los más modernos sistemas de control verifican los diferentes parámetros mecánicos de los coches probados.



Todos y cada uno de los Lotus son previamente revisados y probados para evitar problemas de entrega.



Una pista anular de 3,2 kilómetros de longitud permite alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h.



## LA ERGONOMIA ES LA BASE DEL PROYECTO:

Distribuir el espacio sin sacrificar el confort y la aerodinámica. Un objetivo alcanzado por la ingeniería y tecnología



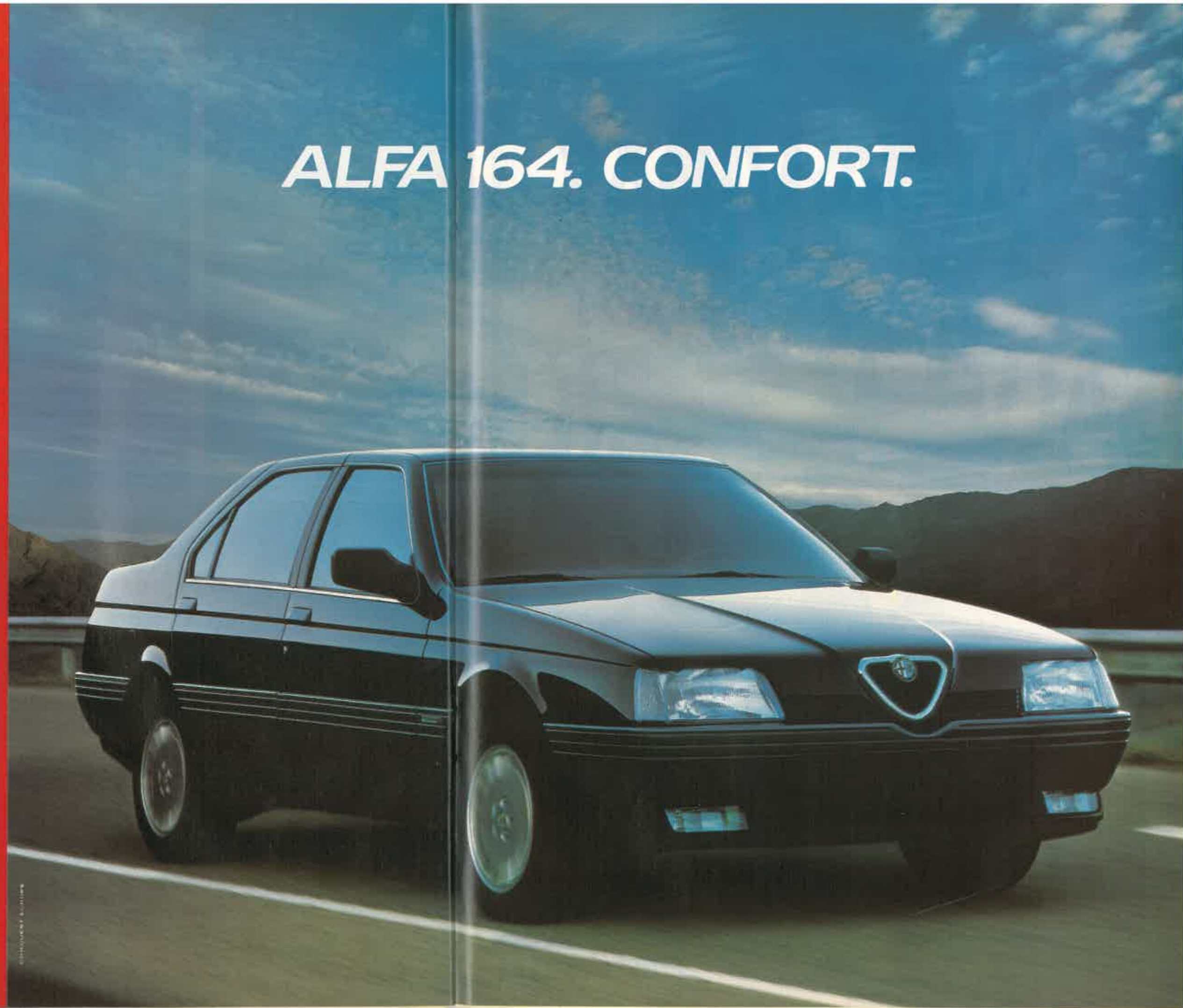
Alfa Romeo en el proyecto 164. Con la ergonomía más avanzada: control total de los parámetros del coche, asientos anatómicos con regulación eléctrica y climatizador automático computerizado. Todo un prodigio tecnológico que se manifiesta en el confortable habitáculo del 164, un espacio sorprendente donde 5 personas pueden viajar perfectamente insonorizadas. El moderno estilo, las terminaciones refinadas y exclusivas y la atención al detalle hacen aún más apreciables las prestaciones del 164. Con una conducción relajada y dinámica, garantizada en cada situación por la legendaria seguridad activa Alfa Romeo. 164: La forma elegante y sofisticada de vivir la carretera de los años 90.

164	3.0 V6	2.0 T.SPARK	2.5 TD
Potencia máx. (cv/r.p.m.) DIN	192/5600	148/5800	117/4200
Par máx. (Kgm/r.p.m.)	25/4000	19/4000	26,3/2500
Velocidad máx. (Km/h)	230	210	200
Aceleración 0-100 Km/h (S)	7.7	9.2	10.8



*Alfa: la pasión de conducir*

# ALFA 164. CONFORT.



# SALVA VIDAS

# SALVA MOTORES



Mejoran la combustión, limpian, lubrican y evitan la corrosión y el desgaste.  
Wynn's For Diesel para motores de gasóleo.  
Wynn's Inject Plus para motores de inyección a gasolina.  
Wynn's For Gas para motores de carburación a gasolina.  
Cualquiera que sea el sistema de combustión de su motor, asegúrele una larga vida. Póngale Wynn's.

**Wynn's**  
PURA FUERZA

# CORSA

## DON ALGODON



Definitivamente joven.  
Absolutamente tuyo.



Te esperamos.

**AUTOMOVILES HISPANO ALEMAN, S.A.**

Pº de la Castellana, 244 (zona Plaza de Castilla)  
Tels. 733 94 45 / 62

**AUTOTODO, S.L.**

Narváez, 80-82-84 (Zona Retiro/Bº Salamanca)  
Tels. 274 78 04 / 273 48 49

**DASAUTO**

Avda. Ciudad de Barcelona, 208. Tel. 552 53 00  
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91  
(zona Moratalaz)

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia

**MOTORAMA, S.A.**

Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú) Tel. 458 03 54

**MOTOR GAS**

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)  
Tel. 458 65 00

Concha Espina, 20. Tel. 250 15 61

(Junto al Santiago Bernabéu)

Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12 (Bº Salamanca)

Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOVILAUTO**

Bravo Murillo, 36, 63. (zona Río Rosas)

Tel. 446 62 50

Bretón de los Herreros, 44 Tel. 442 66 78

**Q-AUTO, S. A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000  
(junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45  
Antonio López, 149 (junto Plaza Legazpi)  
Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)  
Tel. 239 07 16

**REVESA**

Avda. de Valladolid, 45. Tel. 248 08 00  
Alberto Aguilera, 30 (zona Princesa)  
Tel. 447 53 43

**ROAUTO, S. A.**

Fernández Caro, 9 (zona Arturo Soria, 65)  
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80  
Hnos. García Noblejas, 128  
(zona Cruz de los Caídos)

## CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. MORA Echarri Corpas  
Martínez Peñacoba



UNA OCASION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

¡MUY BUENOS  
1000 NEGOS



Solo con una llamada se la enviamos a cualquier punto de España  
Telf. (983) 39 42 95  
Horas de Comercio

**CAR 10**

Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.

**¡VISITENOS!**  
C/ Infanta María Teresa, 10  
Tels. 563 27 28/88  
Entre Pº Habana y Serrano



## AUTOS PERECAR

C/ José María de Pereda, 46, entrada por Alcalá, 310.  
Telf.: 407 30 48 - 408 39 55. Máximas facilidades, mínimo interés. Recuerde: nuestro lema es hacer amigos.  
Abierto sábados tarde y domingos mañanas.

MARCA Y MODELO	MATRIC.	ENTRADA	MES
Porsche 924 SV. extras	M-HF	300.000	46.000
BMW 525 I extras	Año 83	200.000	45.000
Mercedes 300 D. Todos extras	M-JH	200.000	55.000
F. Capri 2.8 I	M-PF	50.000	23.000
F. Granada 2.8 I Ghia	A-AG	50.000	25.000
F. Fiesta 1.1. Bolear	M-GH	50.000	19.000
R-11 TSE	M-HG	50.000	28.000
R-18 GTS F. 7 plazas	M-PI	75.000	25.000
R-5 TX SV.	M-EZ	50.000	16.500
R-5 GIL	M-FC	50.000	14.000
Talbot Horizon GLD	M-GM	50.000	19.000
BX 19 TRD	M-FU	50.000	26.000
Ibiza del Sol	M-GZ	50.000	22.000
Ibiza 1.5 GL	M-GF	50.000	22.000
Panda Marbella	M-TU	50.000	13.000
Fura 5 V.	M-FU	40.000	12.500
Alfa Romeo 33 1.5	M-GX	100.000	30.000
Lancia Prisma Simbol	M-HW	100.000	38.000

Comparamos coches sólo buen estado. Pago contado

**AUDI** 200 Turbo, plata, 86, garantía, 2.400.000 ptas  
**AUDI** Quatro, blanco, 86, garantía, facilidades, 2.800.000 ptas  
**HONDA** Prelude, seminuevo, M-IF, plata, garantía, 2.000.000 ptas

**RENAULT** Fuego, plata, M-FT, aire acondicionado, 36.000 km., 700.000 ptas.  
**MERCEDES** 190, 16 V, seminuevo, full equipad, grafito, año 88, 6.200.000 ptas  
**MERCEDES** 300 CE Coupe, gris, 88, seminuevo, full equipad, 6.800.000 ptas., facilidades

**FORD** Escort 1.3 Ghia, plata, 84, garantía, 625.000 ptas.  
**FORD** Escort 1.3 CL, perfecto estado, blanco, año 88, 12 m. garantía, 1.050.000 ptas. tranferido

**LANCIA** HF Turbo, M-FZ, negro, garantía 6 m., con o sin entrada, 1.300.000 ptas.  
**OPEL** Reckord 2.2., gris, M-GT, 44.000 km., 1.400.000 ptas

CAR 10, S.A. Vehículos Nacionales y de Importación, nuevos y usados. Tenemos el coche que busca. ¡VISITENOS!  
C/ Infanta María Teresa, 10. Tels.: 563 27 88/28.

## Stuttgart Motor S.A.

**230 SL Mercedes «Pagoda».** 1965. Descapotable, dos capotas, gris plata. Muy buen estado. 3.750.000 ptas. Telf.: (91) 521 99 22.  
**VW ESCARABAJO CABRIO.** 1303, última serie Como a estrenar, 6 meses garantía, motor 1.600, frenos de disco. 1.900.000 ptas. Telf.: (91) 521 99 22.  
**PORSCHE CABRIO.** 911 Carrera. Rojo, todo cuero gris perla, absolutamente perfecto. Historial-Libro servicio, 57.000 kms., llantas Turbo, capota a estrenar. 5.800.000 ptas. Telf.: (91) 521 99 22.  
**VW ESCARABAJO CABRIO.** Oettinger, motor 2.100 cc. WBX, 112 HP, riguroso estreno. Un año de garantía total. Unico en España. Eleva-

lunas eléctricos, cuadro Porsche, tapizado en cuero, Recaro, llantas aleación. 4.300.000 ptas. Telf.: (91) 521 99 22.  
**BMW.** 535 i BMW, nueva serie. M-635, antracita, cuero, aire. 60.000 kms., libro servicio. 4.700.000 ptas.  
**AUDI.** Audi Cuattro Turbo, motor nuevo, recaros, compact Pioner, M-GY. 3.600.000  
**MERCEDES.** 300 E, blanco, aire, ABS, elevallunas, techo, llantas, etc. 3.900.000 ptas.  
**VOLKSWAGEN.** Escarabajo 1303. Como a estrenar. 975.000 ptas.  
**BMW 318i 4 puertas.** Año 84, perfecto estado. 1.800.000 ptas.



Con la garantía de la distribución de HELLA, S.A.



Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX 476 90 77

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA RECARO

Respaldo regulable y abatible a mano y eléctrico.

DEMINGER Courrier	60.558	RECARO Competicion SR	77.560	RECARO M. D. S.	172.407
DEMINGER Sport	55.776	RECARO L	86.296	RECARO C. Classic	249.777
RECARO Competicion S	86.878	RECARO LS	124.886		

¡Y TAMBIEN PARA COMPETICION! Tecnología a la vanguardia del automóvil



## SENCILLAMENTE LA LUNA

Lunauto te ofrece la luna. Todos los tipos de luna para cada modelo de autocar del mercado, nacional o de importación.  
Y la exclusiva de Lunauto para toda España le ofrece la gama completa de lunas.  
Si tiene problemas de rotura acuda a Lunauto, el único que le ofrece sencillamente la luna.



Oficina y almacén central: Avda. Valladolid, 17.  
28008 Madrid. Tel. 542 29 93\* Fax 248 51 36.  
Talleres: Ctra. de Valencia, Km. 25. Tels. 871 00 78-871 39 45.  
Fax (91) 871 39 45. Arganda del Rey (Madrid).



**NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS**  
**200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS**  
12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES  
MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

POLIGONO IND. AIMAYR C3  
SAN MARTIN DE LA VEGA  
MADRID  
Tel.: 691 30 47/691 34 47/691 56 86



**¡ANUNCIESE HOY!**

**Motor 16**  
ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 41  
Madrid-28037

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISIA-MOTOR 16.

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

**Motor 16**

Nombre y apellidos .....  
Domicilio .....  
Teléfono .....

Firma: .....

## AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

MERCEDES-PORSCHE-BMW-AUDI  
OPLADENER Str. 219-40 19 MONHEIM  
(Entre DUSSELDORF Y COLONIA)  
Tel.: 07-49 21 73/51081. Sta. Pérez Abad.  
Télex: 851 59 41. Fax: 07-49 21 73/31614 ALEMANIA.

**PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIANTES**  
Stock permanente de más de 100 vehículos

Llámenos a nuestras oficinas en Madrid.  
Tel.: (91) 314 05 36 ó 314 13 63. Télex: 27245.  
Fax: (91) 314 03 31.

Paseo de la Castellana, 268, 5.º D (MADRID)

### OFERTAS MES DE JULIO

Modelo	Año	Características	Precio
190 D	84	5 Velocidades	1.950.000 ptas.
190 D 2.3	11/86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
230 D	84	A/Acondicionado	2.025.000 ptas.
300 D	86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
300 D	85	Automático	2.975.000 ptas.
628 CSI Coupé	84	Full Equip	2.825.000 ptas.
100 CC 136 CV	83	5 velocidades	1.250.000 ptas.

**IMPORTANTE**  
TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

**BMW 323 i**, año 84, carrocería moderna 5 V. Extras. 1.875.000 ptas. Telf.: (91) 227 88 39.

**PARTICULAR** vende Mercedes 450 SE, verde oscuro, cuatro elevavinas, aire acondicionado, techo corredizo eléctrico automático, alarma cierre centralizado, mando a distancia, otros extras, chequeo garantizado en MERCEDES. Telfs.: (91) 466 49 16 - 466 49 22.

**PARTICULAR** vende Citroën CX GTI A-W, super cuidado, gris plomo metalizado, alarma, radio cassette

digital, cubiertas nuevas anchas, aire acondicionado, elevavinas eléctricos, todos los extras, mecánica perfecta. 800.000 pesetas. Telf.: (96) 586 13 47.

**RENAULT 5 TX M-GD** extras. 725.000, llamar mañana 742 42 15 - 475 26 45. Mari Carmen.

**MINI Coope** 1.300 impecable. 350.000 ptas. Telf.: (93) 417 56 60.

**VENDO** Porsche 911 Carrera blanco, dos años y medio, en perfecto estado, con extras. Telf.: 457 40 40.

De 8 a 15 H. Precio 7.000.000.

**PORSCHE 911 Turbo**, año 85. 45.000 km. C. blanco, cuero blanco, muchos extras, impecable. 7.500.000 ptas. Telf.: 841 09 51 841 07 64.  
**BMW 325 E**, año 86, color antracita, muchos extras, impecable. 2.900.000 ptas. Telf.: 841 09 51 841 07 64.  
**4 COCHES 190 E** un coche E 2.3.1.6. V. Un coche D 2.5 D. Un coche BMW 325 i, todos muchos extras, impecables. Telf.: 841 30 93 841 07 64.  
**MERCEDES 300 D 88 CV**, año 81, 1.550.000 ptas. Telf.: (91) 227 88 39.

**VENDO** BMW M-3, año 88, Full Equip., como nuevo. 6.000.000 ptas. Telf.: (96) 240 05 90.

**ESCARABAJOS** 1302-5 1600 CC. Alemán M-CH, buen estado. 550.000 ptas. Telf.: (942) 66 08 18.  
**VENDO** Audi 200 Turbo, año 84, perfecto estado HVGF. Venderlo 2.200.000 ptas. M-DF.

**MERCEDES 190 E** GV-D, cuero, SBS, Airbag automatic, aire, asientos eléctricos, cassette Becker Mejico, techo eléctri-



## JAGUAR

### C. de Salamanca

Ríos Rosas, 56 - Tels. (91) 234 58 72 - 234 45 94 - MADRID

### APROVECHESE AHORA ROVER CREDIT

Ag. Oficial Austin Rover

C/ Coslada, 5. 28028 Madrid

Tels.: 255 91 57-246 27 23

Asistencia gratuita RACE y grandes ventajas

### ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE Teléfono: (96) 352 26 18

co, valor extras aprox. 3.000.000, finales año 86. 4.000.000 contado. Telfs.: (911) 21 49 31. Pedro (911) 22 05 47.  
**MERCEDES 190 E**, año 84, extras. 2.350.000. Telf.: (91) 227 13 83.

**SEAT Supermirafiori** 1.600 5V. M-EH, azul marino, motor aligerado, instalado en febrero radio cassette extraíble, siempre en garaje, un solo dueño, perfecta conservación chapa. 78.000 kms. 450.000 ptas. Telf.: 216 74 25.

**PEUGEOT 505 GTI** Atlantic, llantas aire,

techo eléctrico completamente nuevo, 19 kms. 2.500.000. Particular. Telf.: 435 71 95 (Madrid).  
**MERCEDES 190 E 2.3 16V**, año 86, 40.000 kms. A.A., ABS, muchos extras. 4.100.000 ptas. (91) 239 17 94.

Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



La obligación de esta empresa es hacer de un cliente, un cliente satisfecho.

## VAGMA



LA DIFERENCIA DE VER EN LANCIA

EXPOSICION Y VENTA:

López de Hoyos, 62  
Teléfono: 411 67 44  
Avda. de los Toreros, 14  
Teléfono: 245 72 02

TALLERES Y SERVICIOS:

Javier Ferrero, 3, 5 y 7  
Teléfono: 413 70 13  
Santa Rita, 12  
Teléfono: 416 80 89  
Concha Espina, 63  
Teléfono: 259 72 66

## AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 250 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

**COMPRAS** Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA  
RECOMENDADA

### ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Fiat Uno 70 SX	87	15.000	1.025.000	Opel Rekord 2.0 E A.A.	83	50.000	1.225.000
Renault Express Diesel	87	27.000	875.000	Opel Omega 2.0 E F. Equ.	87	26.000	2.350.000
Renault 4 F-6	86	35.000	425.000	Opel Kadett GTE 1.8 I	84	45.000	925.000
R-Supercinco Copa Turbo	87	23.000	1.190.000	Opel Kadett 1.6 GLS	87	19.000	1.225.000
Renault Supercinco GT T.	87	20.000	1.100.000	Opel Kadett 1.6 Top	88	12.000	1.325.000
Renault Supercinco D	87	10.000	695.000	Opel Kadett GSI	85	37.000	1.350.000
Renault Supercinco GTL	85	10.000	675.000	Peugeot 205 GR	87	14.000	845.000
Renault 11 GTD	87	30.000	1.125.000	Peugeot 205 GTX	87	25.000	1.100.000
Renault 11 TSE A.A.	88	17.000	1.175.000	Peugeot 205 XLD	87	27.000	980.000
Renault Tr. Micro. 9 pt.	87	25.000	1.770.000	Peugeot 205 XR	88	13.000	975.000
Renault 21 GTS A.A.	87	30.000	1.380.000	Peugeot 205 Lac. A.A. 5P.	86	36.000	1.100.000
Renault 21 T. Diesel A.A.	88	17.000	1.875.000	Peugeot 309 DR	87	17.000	1.250.000
Renault 21 TXE	86	31.000	1.425.000	Peugeot 505 Familiar A.A.	83	65.000	1.625.000
Renault 21 Nevada TXE	88	4.000	1.690.000	Citroën BX GTI A.A.	87	19.000	1.550.000
R-21 Nevada GTS A.A.	87	16.000	1.550.000	Citroën BX 19 TRD Fam.	87	21.000	1.650.000
R-25 GTX Full Equip.	87	21.000	2.225.000	Ford Fiesta 1.4 S	88	8.000	875.000
Opel Corsa 1.0 S	85	35.000	590.000	Ford Fiesta 1.6 D	87	12.000	845.000
Opel Corsa 1.2 S	84	40.000	650.000	Ford Escort 1.4	86	37.000	985.000
Opel Corsa 1.3 SR	85	37.000	730.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	23.000	1.125.000

## Master Car

AUTOMOVILES IMPORTACION

¡¡LA MEJOR SELECCION DE AUTOMOVILES DE IMPORTACION  
ADQUIRIDOS DIRECTAMENTE DE CONCESIONARIOS OFICIALES  
CON GARANTIA TOTAL. PIEZAS, MANO OBRA EN SERVICIOS  
OFICIALES TODA ESPAÑA. HASTA 2 AÑOS!!

Audi 200 Turbo Quattro	Varios, clima, 4 elev., cuero, calefacción asientos, ABS, nuevo	3.250.000
Audi 100 CD 136 CV	Aire, ABS, modelo 87	2.275.000
Vovo 760 GLE	Cuero, climatizado, todos los extras, seminuevo	3.475.000
Jaguar Deportivo XJS 12V	HE Completísimo, extras, nuevo.	4.275.000
Jaguar XJ6 4.2	5 velocidades, 85, moderno, full equip, seminuevo	2.950.000
Porsche 911 Targa	Blanco perla, cuero, etc. Motor nuevo, cero kms	3.950.000
Mercedes 300 SE (126)	Mod. 87 Varios Completo extras.	4.700.000
Mercedes 300 Diesel Mod. 86	Varios Desde 109 CV	3.400.000
Mercedes 200 Diesel Mod. 86	Varios Manuales, automáticos	3.100.000
Mercedes 230 E Mod. 86	Varios Full, manuales, automáticos	3.350.000
Mercedes 300 E Mod. 87	Varios Full, manuales, automáticos	4.300.000
Mercedes 260 E Mod. 87	Varios Full, manuales, automáticos	4.200.000
Mercedes 190 E	16 válvulas Full equip Varios	4.400.000
BMW 524 Turbo Diesel	85 Muchos extras 56.000 kms	2.175.000
BMW M 535i Sport	Todos los extras. Varios Desde	2.975.000
BMW 635 CSI Sport	Impecable, cuero, aire, llantas, etc.	2.950.000
BMW 318i 85	Moderno 5 vel., seminuevo Varios	1.650.000
BMW 730i-735i	Modernos, full equip 87/88 Desde	4.900.000

OPORTUNIDADES: Deportivos Mercedes 350 SL C, aire, 2.650.000; Porsche 924. 46.000 mensual; BMW 320i moderno; BMW 525i, full, 2.550.000

## LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES  
HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



- LUNAS DE AUTOMOVIL
- TECHOS SOLARES
- LAMINAS DE SEGURIDAD
- AUTORRADIO

C/ LINO, 11 Tel. (91) 270 68 85  
(Entrada por Bravo Murillo, 254)

MADRID - Tel. (91) 571 38 23

C/ ISLA DE CORCEGA, 18 Tel. (91) 654 24 89  
(Entrada por Marques de Valdeava, 29)  
ALCOBENDAS

## La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR.

**1 AÑO  
GARANTIA**

**Toyota Supra Targa, full equipo**  
**Toyota Camry GLi 2.0, 16V/89**  
**Mazda 929 GLX 3.0, full equipo**

**P.V.P. Matriculado**  
**5.985.000**  
**3.095.000**  
**4.850.000**



**AHORRESE HASTA  
UN MILLON DE PESETAS**

Import Japón, S. A. Exposición, venta y talleres: C/ Antonio Leyva, 23. 28019 Madrid. Tel.: 469 27 25. Fax: 469 22 70.

**MERCEDES 420 SEC** 86. 5.900.000 ptas.  
**BMW 325 i** cabrio, 87. 3.850.000 ptas.  
**Volvo 480 ES**, 86. 2.500.000 a matricular Sr. Mario. Telf.: (93) 300 24 74.

**VENDO Opel Manta GSi**, negro. Luis. Telf.: (947) 17 02 59.  
**131 Diplomatic 2000**, aire acondicionado, cambio automático, dirección asistida, cierres centralizados, lunas eléctricas, matrícula M-FY. Estado perfecto. Telf.: 250 85 68.

**FIESTA X 33 M-3828 GL**, 75.000 kms. negro techo. 750.000 ptas. Telf.: 734 44 39. Noches.

**OPEL Kadett GTE 1800**, venta perfecto estado. 925.000 pesetas negociables. Telf.: (93) 201 52 95. Alfonso.

**VENDO Seat Panda 40**, muy cuidado, 1986. 450.000 ptas. Telf.: 261 61 81.

**OPEL Corsa 1.2 TR**, gris metalizado, dos puertas M-FT, 70.000 kms. 625.000 ptas. Telf.: 445 05 64, particular.

**BMW 325i**, año 86, ABS, muchos extras. 2.950.000 ptas. Telf.: (91) 239 17 94.

**MERCEDES 190 diesel M-JU**, nuevo,

comprado casa Mercedes, pocos kilómetros, extras. Telf.: (91) 461 31 77. Noches días laborables.

**MINIS 1275 GT**, uno blanco y uno negro, magnífico estado. 400.000 ptas. Los dos Srta. Toñi, horas oficina. Telf.: 435 01 69 (Madrid).

**OPEL Kadett GTE 1.8**, blanco impecable, pocos kilómetros M-RL. 1.000.000 ptas. Telf.: (91) 216 43 93.

**PORSCHE 924**, año 80. Extras. 1.250.000 ptas. Telf.: (91) 239 17 94.

**OPEL Kadett GTE 1800 I**. Blanco B-FX, muchos extras. 1.050.000 ptas. Mediodía, noches. Telf.: (93) 209 71 80.

**LIQUIDO Kit 4 faros**, Peugeot 205. 19.000 ptas. Aletines Ibiza, 7.000 ptas. Spoiler faros Ibiza, 12.000 ptas. Alerón biplano Super 5, 9.900 ptas. Parrilla 4 faros Ritmo, 9.500 ptas. Telf.: 455 81 23.

**ESCARABAJO semi Cabriolet**, año 1954, color negro, estado impecable. Telf.: (93) 205 47 76. Noches.

**BMW 320 i 4p.**, año 85. 1.950.000 ptas. Extras. Telf.: (91) 227 88 39.

**VENDO Motor Mercedes 240-D**, muy pocos kms. Telf.: (924) 31 56 60. José. Horas oficina.

**AUDI Quattro 200 Turbo**, año 87, Full equipo. 4.250.000 ptas. Telf.: (91) 227 13 83.

**RENAULT-5 GTL**, M-DG, 275.000 ptas. Telf.: (91) 676 08 33, 10 noche. Manolo.

**CITROËN BX-19 Athena**, M-IV. 1.500.000 ptas. Telf.: (91) 255 45 52. Pedro o José.

**PORSCHE 911 Turbo**, año 85, color blanco, muchos extras, impecable. 7.500.000 ptas. Telf.: 841 09 51 ó 841 07 64.

**BMW 325 E** año 86, color antracita, muchos extras, impecable. 2.900.000 ptas. Telf.: 841 09 51 ó 841 07 64.

**AUTO Import el Molar 4 190 E**, 1 190 D 2.5, 1 BMW 315 I, todos muchos extras, impecables. Telf.: 841 30 93 ó 841 07 64.

**VENDO VW Escarabajo 1.302 L M-JC** granate, precioso ITV, chapa, pintura y motor muy bien, tapizado, reposacabezas. 750.000 ptas. José. Telf.: (91) 693 04 32 y 693 04 52.

**MASTER Car Porsche**. Telf.: (91) 256 83 82.

## G.M.E.

Vende chasis monoplaза OPEL-LOTUS, en excelente estado, habiendo sido conducido la pasada temporada por Antonio Albacete.

El vehículo está listo para participar, ya nacionalizado, con importación definitiva. Interesados dirigirse al Departamento de Compras/PME-730, factoría de Zaragoza, por fax.: 976 - 611963 ó télex: 58895 y 58896.

### PARTICULAR VENDE BMW 735i

Modelo 1987, todos los extras, perfecto estado. 6.300.000 ptas. Telf.: 407 27 00, ext.: 675 Madrid.

### PARTICULAR VENDE TOYOTA LAND CRUISE

Año 1988, aire acondicionado, extras, perfecto estado. Telf.: (91) 407 27 00, ext.: 675.

# FIAT Leva, s.a.

## CONCESIONARIO OFICIAL

**FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial**  
Su especialista en vehículos industriales  
Avda. San Pablo, 47 - Tels.: 672 55 64 - 672 56 95  
**COSLADA (Madrid)**

## RANGE ROVER

Calidad y rapidez.  
20 años de experiencia,  
amplia gama de accesorios. C/ Juan de Oñas, 15.  
Madrid. Telf.:  
270 54 28-270 36 14



**PARTICULAR vende** Volvo 244 GLE-Turbo, todos los extras, impecable, doy garantía. Telf.: (973) 23 69 48.  
**VW Jetta**, dirección asistida, cierre eléctrico, 8.000 kms. 1.200.000 ptas. Telf.: 250 07 03.

AGENCIOS SEBASTIAN Y WANDERSON

**SU SERVICIO EN ARGÜELLES**

## Blasco de Garay, 37

244 11 91-449 72 86-544 64 54  
CARVAN, S.A. 28015 - MADRID

## BRI-AUTO CALIDAD-PRECIO

- Porsche 911 Carrera, rojo 231 CV IRI, techo, cuero muy equipado, total garantía 4.000.000
- Porsche 944 II año 86, blanco, asientos eléctricos, techo, etc. 3.700.000
- Mercedes 190-16 V, año 87, antracita oscura, aire, cuero, ABS, IRI, full 4.500.000
- Mercedes 250 D, año 86, total garantía 3.200.000
- Range Rover, año 84, blanco, overdrive, anti-bloqueo, techo, radio, defensas preciosa 1.600.000
- Audi 200 turbo, año, ABS, full 2.400.000

**BRI-AUTO PROFESIONALES A SU SERVICIO TELF.: 457 05 49**

## Valderribas Motor, S.A.

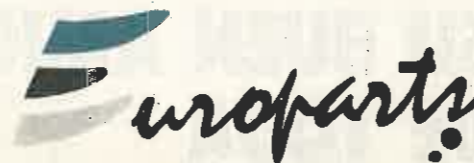
C/Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 100 - Telf.: 651 48 00 - Fax: 651 48 08 - 28037 Madrid

**TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS**

**VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



**KITS DE PERSONALIZACION TODAS MARCAS Y MODELOS MAS DE 2.000 REFERENCIAS EN: ALERONES, SPILERS, PARRILLAS, PASOS DE RUEDA, FALDONES, ETC.**



- |              |               |                   |
|--------------|---------------|-------------------|
| ALICANTE     | EUROPARTS     | Tel. 96-588 71 54 |
| VALENCIA     | ESCARTI, S.A. | Tel. 96-374 62 61 |
| BALEARÉS     | AUTOSCRATCH   | Tel. 971-46 80 00 |
| MADRID-NORTE | RAISA         | Tel. 91-850 77 82 |
| MADRID-SUR   | LAMINAUTO     | Tel. 91-617 03 16 |
| SALAMANCA    | PROTECFILM    | Tel. 923-22 70 54 |
| BILBAO       | SUNORIE       | Tel. 94-476 17 58 |
| GUIPUZCOA    | TECSER        | Tel. 943-28 10 11 |

- |                |                |                   |
|----------------|----------------|-------------------|
| ASTURIAS       | GUALSAN        | Tel. 985-28 39 00 |
| DELEGACION SUR | GRAELX         | Tel. 958-28 59 05 |
| CORDOBA        | EXPOMOVIL      | Tel. 957-41 09 06 |
| GALICIA-LEON   | SEMAUTO S.A.   | Tel. 987-41 05 95 |
| BARCELONA      | DUOS AUTOMOVIL | Tel. 93-424 34 11 |
| BURGOS         | SPORT AUTO     | Tel. 947-21 46 16 |
| VITORIA        | SERVAUTO       | Tel. 945-13 12 41 |

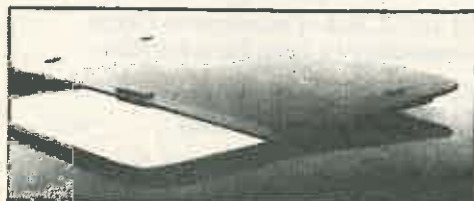
## NUMERO UNO EN ACCESORIOS

**AMPLIA GAMA DE VOLANTES DEPORTIVOS, PALANCAS DE CAMBIO, TERMINALES DE ESCAPE, FUNDAS.**





**DESCUBRA UN NUEVO ESPACIO DE LIBERTAD**



**Webasto Top-Slider**

Con la garantía Hella, S.A.

**auto equip**

Centro de Montajes  
Córcega, 378  
Barcelona -  
Tel. 207 35 14

Centro de Montajes  
Córcega, 402  
Tel. 207 00 19

**HERMAR GMBH Co.**

Empresa germano-española, ubicada en Alemania, «localiza y suministra» su vehículo usado de origen alemán con plazo de entrega inmediato.

Contactar al tel.: 07 49 52 47 67 53 (International call)

**ANUNCIASE EN**

**MOTOR 16**

**CATALUÑA**

Teléfono (93)  
418 47 79

**BMW 745 ia**

Todos extras,  
motor 12.000 km.  
Tel.: (91)  
571 38 23.

**C&A** libros

Especialistas en libros del automóvil, maquetas Trans kits, consútenos por tel.: 9738/ 60 4 85.

**BBS**

Llantas de aluminio  
Programa aerodinámico

**Puntos de Venta BBS**

Madrid	A.T. Accesorios del Automóvil, S.A. (91) 234 07 46	Pais Vasco	TORIA AUTOSPORT, S.A. (94) 444 03 41
Barcelona	TURINI, S.A. (93) 209 67 33	Galicia	SEMAUTO (987) 41 05 95
Valencia	STYLAUTO (96) 366 08 61	Andalucía	NEUMATICOS TENERIFE (958) 40 00 57
		Rioja	RGT.MOTOR (941) 20 12 26



IMPORTADOR PARA ESPAÑA **Turisport** Barcelona

**SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...**

**...RENAULT, OPEL, AUDI V W, PEUGEOT, FIAT, ALFA, LANCIA, etc.**

**LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS**

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

**labi export s.a.** Vallespir, 189 Barcelona.  
Tel.: (93) 491 50 51 FAX: 491 02 01



**kléber**

**MASTER Car** Porsche 911, Targa, motor nuevo cero kilómetros, cuero asientos eléctricos, etc. 3.950.000 ptas. total, 75.000 mensual. Tel.: (91) 256 83 82.

**MASTER Car** Porsche 924 aire, 41.000 mensual. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).

**MASTER Car** BMW 318 i moderno, 85 V. E 200, 1.650.000 ptas. Tel.: (91) 563 29 61.

**MASTER Car** Mercedes 300 SE moderno, modelo 87, muchos extras nuevo. 36.000 km. 4.700.000 ptas, valor nuevo 9.600.000. Teléfono: (91) 564 30 65-563 30 21.

**MASTER Car** Volvo 760 GLE, todos extras, nuevo. 3.475.000 ptas. total. Facilidades, garantía 1 año piezas, mano obra toda España. Tel.: (91) 256 83 82.

**MASTER Car** todos modelos usados, Mercedes, BMW, Audi, Porsche, Jaguar, Volvo. Tel.: 256 62 22.

**MASTER Car** Audi 100 CD, 1987 Full, Audi 200 turbo Quattro, todos extras, único. Teléfono: 563 30 21 y 564 30 65.

**MASTER Car** BMW M-534 i, oportunidad, aire, ABS, llantas nuevo. 2.950.000 ptas. Facilidades. Teléfono: 563 29 61.

**300 Diesel** 86, serie 124, 3.475.000 ptas., garantía total, piezas, mano obra. Teléfono: 256 83 83.

**MASTER Car** diesel BMW 524 Turbo diesel, semi nuevo. 2.175.000 ptas., Mer-

cedes 200 diesel, 1986, serie 124 Mercedes.

**PARTICULAR** vendo 1 Chrysler año 29, Cabriolet Cadillac del 47 perteneció al conde de Barcelona, 2 Cadillac más Opel Ford Chebri-let Buick descapotable 11 ligero, Citroën DS 23, varios coches más. Jaime López Torrijos. Tel.: (925) 76 07 86. Llamar a partir 11 noche.

**BMW Serie 5**, 47.000 km, 4 años, inyección. 1.750.000 ptas. Tel.: (954) 35 13 23.

**CADILLAC** Seville Diesel 1980, Full Equipe, perfecto. Tel.: (91) 270 15 15.

**TRAMITES** actuales para importar vehículos desde el mercado común. Conózcalos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375. Molina de Segura (30500) Murcia. Tel.: (968) 61 21 26. Oficina.

**MASTER Car** importa de segunda mano automóviles de primera, directamente. Concesionario oficial con garantía total hasta 2 años toda España. Teléfono: 564 30 65.

**MASTER Car** Tel.: (91) 564 30 65. Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).

**MASTER Car** Tel.: (91) 563 30 21. Víctor Serna, 10 (Santiago Bernabéu).

**MASTER Car** Volvo. Tel.: (91) 256 83 82.

**MASTER Mercedes**. Tel.: (91) 256 62 22.

**MASTER Car** Jaguar. Tel.: (91) 563 30 21.

**MASTER Car** BMW. Tel.: (91) 563 29 61.

**MASTER Car** Audi. Tel.: (91) 564 30 65.

**ROBADO** Opel Omega



**AVON**

**EL NEUMATICO DE ALTAS PRESTACIONES SERIES 50, 60, 65, 70**

**LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO**

**NEUMATICOS MOTOCICLETA**



**jacso!**

C/ VALLESPIR, 189-91  
TELS.: (93) 321 65 25 (6 líneas)  
TELEX: 54318. FAX: 322 29 20  
08014 BARCELONA

**DISTRIBUIDORES:**

- |                  |                      |               |
|------------------|----------------------|---------------|
| A. Novedad       | Tel.: (942) 21 53 18 | Santander     |
| * Discero        | Tel.: (957) 25 81 98 | Córdoba       |
| * Motos Caparrós | Tel.: (93) 253 53 83 | Barcelona     |
| * Neum. Can Pau  | Tel.: (971) 75 52 19 | P. Mallorca   |
| * Neum. Juan Mut | Tel.: (971) 27 75 66 | P. Mallorca   |
| Silencar         | Tel.: (985) 34 26 80 | Gijón         |
| * Super-Bike     | Tel.: (91) 474 33 09 | Madrid        |
| Vadisa           | Tel.: (943) 21 07 08 | San Sebastián |
| * Sólo moto      |                      |               |

C-4709 AG, beis metalizado, se gratificará cualquier dato sobre su paradero. Tel.: (981) 31 39 78 o al puesto de la Guardia Civil o Comisaría de Policía más próximo.

**BMW 525**, impecable. 1.050.000 ptas. Tel.: (942) 21 16 39. Santan-

der, recojo coche cambio.

**MASTER Car** Jaguar deportivo coupé completo extras, semi nuevo. 4.250.000 ptas. Total oportunidad. Tel.: (91) 563 30 21.

**MASTER Car** Jaguar XJ6 5 velocidades, todos extras, nuevo. 2.950.000 pts. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).

**LIQUIDO** kit, 4 faros, Peugeot 205, 19.000 ptas. Aletines Ibiza, 7.000 ptas. Spoiler faros Ibiza, 12.000 ptas.

Alerón biplano Super 5, 9.900 ptas. Parrilla 4 faros Ritmo, 9.500 ptas. Tel.: 455 81 23.

**MASTER Car** deportivo BMW 653 CSI, full extras, 2.950.000 ptas. total, 48.000 mensual. Tel.: (91) 563 29 61.

**VENDO** Ford Mustang última serie, precioso, interesados Altamirano, 25. Tel.: 248 43 35.

**VENDO** Alfa 33 1.3 rojo, nuevo, 18.500 kilómetros, septiembre de 1987, seguro todo riesgo hasta finales de agosto. 1.075.000 ptas. Tel.: 456 60 65 y 742 20 94. Preguntar por Alicia González.

**COMPRO** automóvil cambiándolo con alfombras persas con certificado origen. Tel. 618 11 26.

**i Novedad Mundial!**

**CRISTALES TINTADOS**

- \* SIN ARRUGAS NI BOLSAS
- \* COLORES : HUMO - AZUL - VERDE
- \* FACIL Y PERFECTA APLICACION POR UD. MISMO EN MENOS DE 5 MINUTOS
- \* P.V.P. 6.500 Ptas. IVA INCLUIDO

SOLICITAMOS DISTRIBUIDORES LOCALES  
TEL 93/ 433 16 76 - FAX 93/ 433 08 41 - BARCELONA



**OPERACION DRAGON**

**D**URANTE un mes, a bordo de sus AX, 120 jóvenes europeos (20 españoles) y 40 chinos vivieron la Operación Dragón organizada por Citroën; un mes durante el que quedaron plasmadas en fotografías miles de imágenes que han optado al premio convocado por la marca. El primer premio, dotado con 200.000

pesetas, ha sido para Manolo Alba, mientras que el premio al mejor trabajo fotográfico temático, dotado también con 200.000 pesetas, se lo ha llevado José Luis Galeote. En cuanto a reportajes, el primer premio, dotado con la misma cantidad, lo consiguió Fátima Anduiza. Cualquier persona podrá ver próximamente en los concesionarios de Citroën los trabajos de estos jóvenes que han conocido China de cerca.

**DIAGNOSIS BOSCH**

**C**ON objeto de acercar a los talleres de mecánica y electricidad del automóvil algunos de los más

nuevos y destacados equipos de diagnóstico y verificación de la división de técnica de comprobación de Bosch, presentados en el reciente Salón de Barcelona, la firma ha diseñado y equipado un vehículo como sala

de exposiciones rodante. Entre las novedades que se pueden ver en el interior del camión, figuran un alineador de direcciones FWA, el sistema compacsoft de diagnosis por tabla comparativa mediante disquetes en español y la nueva equilibradora electrónica de ruedas RWM. A estos productos se unen los integrados en los compactest.

**LIMPIADOR NURAL**

**I**NDUSTRIAS Nural, S.A., firma dedicada a la fabri-

cación y comercialización de productos para automoción, ha lanzado un nuevo limpiador para el radiador y motor, Nural 1. Destaca por no ser ácido y tener un PH neutro, disuelve la cal y el óxido, no ataca los metales y está especialmente formulado para un material como puede ser el aluminio.



**SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO**



**CRITICA DE TIENDAS**

**UNIVESPA OFICIALES CON CLASE**

**E**L éxito de ventas alcanzado por los productos que Moto Vespa comercializa en nuestro país ha hecho que los responsables de esta marca se hayan planteado la necesidad de crear concesionarios oficiales. Unos concesionarios que se agrupan bajo el nombre genérico de Univespa. Uno de los primeros que se inauguró fue el que se encuentra situado en la madrileña calle de Islas Filipinas, n.º 32.

Este concesionario oficial disfruta de una excelente visibilidad y cuenta con una exposición de 100 metros cuadrados en los que se muestran al público todos



los modelos que comercializa Moto Vespa. Desde las clásicas Vespas a las innovadoras Gilera, pasando por el último lanzamiento de la marca, el Puch Cóndor. En esta exposición también cuentan con una pequeña zona en la que se han colocado la gama de prendas deportivas que se venden con el logotipo de Vespa. Tam-

bién, se pueden encontrar elementos destinados a completar el equipamiento.

Este concesionario admite la moto usada como parte de la operación de compra de una nueva. Estas máquinas no se comercializan a particulares, sino que se les da salida a través de tiendas especializadas en motos de segunda mano.

También cuentan con una pequeña sección de 60 metros que hace las veces de almacén de recambios. En él se pueden encontrar las piezas indispensables para solventar cualquier avería.

Las financiaciones se tramitan, sobre todo, con el Banco Pastor. En materia de seguros, este concesionario realiza la mayoría de las pólizas con la compañía Dapa, especializada en seguros de motos, aunque el cliente puede aportar la solución que le parezca más interesante. El teléfono de Univespa es el (91) 253 24 14.

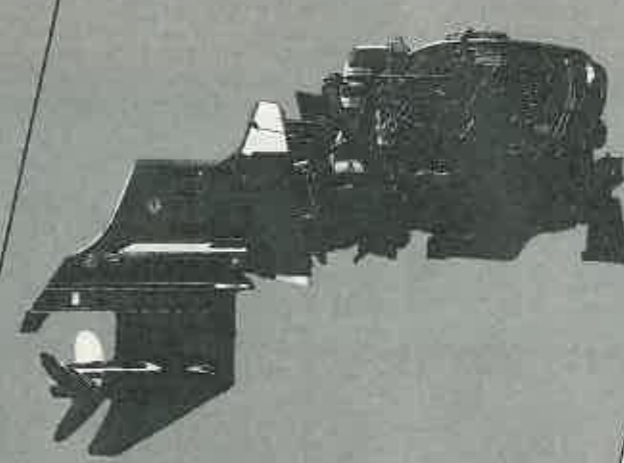
Gonzalo Serrano

**Puntuaciones:** exposición, 9; vendedores, 8; entregas, 8; financiación, 8.

**EXCLUSIVAS MOTORMASO**

**EVINRUDEE** Fuorbordas

**OMCobra** Dentro Fuorbordas



**OMC Sea Drive** Motores con Bruchel

**FOUR WINNS** Embarcaciones



**SARA CRAFT** Botes de aluminio



**EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES**

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO, distribuidor exclusivo de primeras marcas mundiales en náutica, le ofrece la más amplia selección en motores y embarcaciones para disfrutar la mar en exclusiva.

MOTORMASO y su amplia red de distribuidores, más de 150 en toda España, garantizan en todo momento y lugar un servicio y atención muy exclusivos.

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

**MOTORMASO**  
Experiencia de toda confianza.

**MOTORMASO**  
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Autovia de Castelldefels Km. 9  
Cruce Ctra. de Viladecans  
Apartado 53  
08830 SANT BOI - BARCELONA

Tel. (93) 661 41 00  
Fax: (93) 661 30 10  
Telex 50.754 JMMV-E

# CATALOGO

## Motor 16

# AUTO TEST '89

Todas las pruebas, realizadas a fondo por Motor 16, de los coches del año. Comparación de modelos y marcas. Test a los 15.000 kilómetros para comprobar su resistencia y fiabilidad. Con precios, una completa ficha técnica y la más exhaustiva guía de compra.



### PIONEER

## RENOVACION DE GAMA

El verano es buena época para presentar nuevos productos, y en Pioneer han aprovechado esta ocasión para renovar parte de su gama de radiocassettes para coche, además de mejorar otros productos.

Muchos modelos de alta gama han sido sustituidos por otros con más funciones y, en general, mucho más



avanzados. Por su parte, el precio es ahora mucho más atractivo.

A partir de ahora, el reproductor múltiple de CD, CDX M100, se ha reemplazado por el CDX M70. El nuevo aparato tiene un diseño renovado, algo más pequeño, y presenta algunas mejoras dignas de comentario.

La memorización de la última pista ha sido sustituida por la memoria de la última posición, con lo que el usuario se ahorra en canciones de larga duración, tener que volver a escuchar el tema desde el principio. La reproducción aleatoria, por su parte, operará sobre los seis



En el KEX M800, el panel frontal es totalmente extraíble; es uno de los mejores sistemas antirrobo.

discos del cartucho y no sobre uno sólo como en el M100. El precio del nuevo CDX M70 se ha reducido en 25.000 pesetas respecto al anterior. Otra novedad, qui-



reproductor múltiple de CD. Otra de las novedades es el ASL, que ajusta el volumen automáticamente dependiendo del nivel de ruido ambiente. El sintonizador se ha mejorado y un nuevo mecanismo en la sección cassette permite escuchar la radio durante el avance y retroceso de la

dos frontal que se abate y se extrae totalmente apretando un botón. Una tapa negra se encarga de ocultar un mecanismo ya inutilizado. En este modelo se ha suprimido el código secreto. El M800 es totalmente compatible con el

cinta. Un mando a distancia por infrarrojos se incluye de serie con todas las funciones esenciales para controlar el aparato. La iluminación nocturna es doble en colores verde y ámbar. Un cabezal de doble ajuste mecánico de acimut cambia el ángulo del cabezal al reproducir la otra cara del cassette, lo que permite la captación de altas frecuencias.

Otra novedad importante es el cierre hermético del hueco del cassette, lo que impide una posible entrada de polvo y suciedad.

El precio recomendado para este aparato ronda las 90.000 pesetas, casi un veinte por ciento más barato que el anterior modelo.

A todo esto se suman otros modelos y también ecualizadores, amplificadores y altavoces.

A. M.

## El eslabón final

Cuando su radiocassette debe reproducir perfectamente su música preferida, se la juega en *el eslabón final*.

Kindvox le ofrece la más amplia gama de altavoces adaptada a cada radiocassette y a cada automóvil.

Pida que le instalen Kindvox PROFESSIONAL LINE. *El eslabón final* ... El secreto del buen sonido.



### Kindvox®

#### CAR AUDIO

RADIOVOX

Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)  
Tels. (93) 410 61 22 • Telefax (93) 205 40 07



# AUSTIN MONTEGO 1.6 SL

## UN ASUNTO DE FAMILIA

El Austin Montego 1.6 SL es un verdadero asunto de familia, un coche espacioso, cómodo y bien equipado que trata a sus ocupantes con toda delicadeza, se conduce sin problemas, hace gala de un comportamiento noble en todas las circunstancias, de unos frenos dignos y de una dirección tan rápida como suave.

El Montego 1.6 SL es un familiar en toda la extensión de la palabra, un coche apacible en el que no tienen cabida ni las aceleraciones explosivas, ni las recuperaciones de velocidad contundentes, ni las puntas excepcionales; el modelo británico apuesta por la economía de consumo y por el confort. Su precio en el mercado español, algo superior al millón ochocientas mil pesetas, es competitivo ya que se sitúa justo por debajo de la media mostrada por sus competidores.

El motor del Montego 1.6 SL llama la atención por su suavidad de funcionamiento. Es un cuatro cilindros educado a «la inglesa», un motor apacible, poco amante de las veleidades deportivas, capaz de empujar con fuerza desde el instante en que funciona al ralentí, un cuatro cilindros que demuestra todo su poderío entre las dos mil y las cuatro mil revoluciones por minuto, pero su empuje se agota una vez superado el límite de las 4.500 revoluciones. Los 83 caballos de potencia son «percherones» que no aprecian los acelerones intempestivos, caballos discretos que hacen muy poco ruido y no dan tirones ni traqueteos.

Es un motor ideal para los conductores pacíficos, su fuerza tranquila evita cientos de maniobras con la palanca de cambios no sólo en el tráfico ciudadano sino también en carretera.

La transmisión del Montego 1.6 SL tiene un carácter demasiado ahorrativo que difumina, en parte, el buen carácter del motor. Las recuperaciones de velocidad en cuarta y en quinta son

bastante parsimoniosas por lo que en adelantamientos complicados es necesario recurrir a la tercera, la palanca de cambio se maneja con suavidad y precisión.

El Montego 1.6 SL es un coche seguro que se agarra al asfalto con energía. El Austin más familiar se mueve con soltura tanto en carreteras rectilíneas como en carreteras de montaña repletas de curvas; en todos los casos se descubre la precisión del tren delantero, que va por donde manda la perso-



**VIRTUDES**

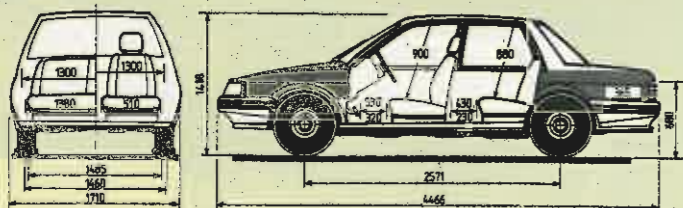
- Suavidad de manejo
- Equipamiento completo
- Comportamiento

**DEFECTOS**

- Calidad de acabado
- Respaldo en asientos delanteros
- Recuperaciones perezosas

**PRECIO EN LA CALLE:**  
1.836.788 ptas.

### AUSTIN MONTEGO 1.6 SL



El Austin Montego 1.6 SL es un prodigio de suavidad, un coche cómodo y fácil de conducir. Se agarra al suelo con una energía impresionante.



#### DATOS DE COMPRA

Importador: Austin Rover España, S.A. Mar Mediterráneo, 2. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en mano de obra y piezas. Red de postventa: 207 puntos.

#### FICHA TÉCNICA

**MOTOR.** Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.598 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Carburador electrónico. Compresión: 9,56 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 83 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 13,2 mkg a 3.500 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Delanteras. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 9,2 km/h; 2.ª, 15,4 km/h; 3.ª, 23,6 km/h; 4.ª, 31,7 km/h; 5.ª, 41,4 km/h.

**DIRECCION.** Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante: 3,5. Diámetro de giro: 10,6 m.

**FRENOS.** Sistema: Discos, delante; tambores, detrás; con servo.

**SUSPENSIONES.** Delanteras: Independiente. Traseras: Eje semirrígido, con brazos tirados.

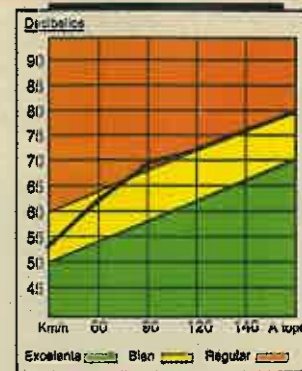
**RUEDAS.** Llantas: 5x14 puigadas. Neumáticos: 185/65 R 14.

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 1.045 kg. Capacidad depósito: 53 l.

#### PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	167,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,3
1.000 m salida parada	35,7
De 0 a 100 km/h	14,5
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,7
400 m desde 40 km/h en 5.ª	23,0
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	38,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	44,2
De 80 a 120 km/h en 4.ª	14,6
De 80 a 120 km/h en 5.ª	23,6

#### SONORIDAD



Al ralentí: 53,4. A 60 km/h: 62,5. A 90 km/h: 68,7. A 120 km/h: 72,6. A 140 km/h: 76,9. A tope: 79,8.

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.



El cuadro de mandos es completo y se lee sin problemas. Los pedales, la palanca de cambios y el volante van bien situados.



Los asientos son cómodos y espaciosos. Las butacas delanteras carecen de apoyo lumbar.

na sentada al volante, sin mostrar la menor vacilación; el tren trasero sigue el camino marcado sin rechistar, lo que refuerza la docilidad del conjunto.

En conducción familiar es imposible percibir el menor movimiento extraño y sólo cuando se rueda en plan carreterista, a esas velocidades que hacen peligrar el carné de conducir, se siente algún «coletazo», pero sólo a la salida de las curvas más cerradas.

Los frenos trabajan con eficacia y el Montego se detiene siempre en distancias bastante recortadas. La única queja va para el tacto del pedal, demasiado blando, lo que impide dosificar la fuerza de la frenada con precisión.

La dirección es uno de los aspectos más destacables del Austin Montego; llama la atención por su rapidez, ya que las ruedas se llevan de un extremo a otro con algo más de tres vueltas de vo-

lante. Esa eficacia se pone de manifiesto, sobre todo, no sólo en el momento en que es preciso aparcar, sino también cuando se rueda por carreteras demasiado sinuosas.

El coche inglés ofrece una postura de conducción bien adaptada a los usuarios de talla media. Los pedales, la palanca de cambios y el volante están bien dispuestos. Los asientos delanteros son cómodos pero no recogen el cuerpo por los flancos; el apoyo en la zona lumbar no es, tampoco, nada del otro mundo, un defecto que se nota más en los viajes largos.

El acabado del conjunto es bastante simple y queda muy lejos del acabado ofrecido por los coches realizados por marcas alemanas.

Angel Marco

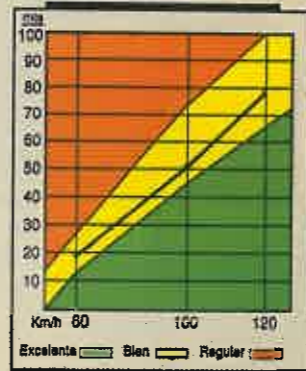
Fotos: José Robledo

## FRENTE A SUS RIVALES

EL Austin Montego 1.6 SL lucha en una categoría repleta de ofertas; el Alfa 75 1.6, el BMW 316, el Lancia Prisma Venetto, el Opel Vectra 1.6 GL, el Peugeot 405 GL, el Rover 216 Sprint o el Volkswagen Jetta, sin contar aquí los modelos de producción nacional, dan réplica al modelo británico. El Montego tiene un precio ajustado y ofrece bastante más equi-

po de serie que sus rivales, pero falla un poco en todo lo referido a calidad de acabado, un capítulo dominado claramente por los BMW, Opel y Volkswagen pero hace gala de un comportamiento excepcional, de un comportamiento muy noble que convencerá a los usuarios que se encuentran más preocupados por la seguridad. El Austin es un conjunto tranquilo que presenta unos consumos que son bastante competitivos.

## FRENOS



## DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 19,2. A 100 km/h: 50,6. A 120 km/h: 79,6.

## CONSUMO

Ciudad	l/100 km
A 32,8 km/h de promedio	10,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,9
En conducción rápida	9,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,0
A 140 km/h de cruceo	11,2

## OTROS VALORES

Consumo medio ponderado	8,9
Capacidad depósito comb.	53
Autonomía media	480

## EQUIPAMIENTO

Manómetro presión aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo desgaste past. de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	OP
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor mando distancia	SI
Apoyacabezas (del./tras.)	S/N
Elevavallas eléctricos (del./tras.)	S/N
Cierre centralizado	SI
Luz lectura de mapas	SI
Tapón carburante con cerradura	SI
Llantas de aleación	NO
Preequipo de radio	SI
Limpia-lava trasero	—
Asiento posterior divisible	NO
Cinturones de seguridad traseros	NO

OPCIONES. Aire acondicionado: 239.680 ptas.

## PUNTOS DE VENTA Y SERVICIO

ALICANTE-REPUESTOS ALICANTE - Avda. Aguilera, 44 - 03005 ALICANTE - Tels. (965) 22 08 93/22 42 94 • ALMERIA AUTOS JULIO MAESO - Lobero, 26 - 04101 EL EJIDO - Tel. (951) 48 42 68 • ASTURIAS P.O. ALBERTO ROZAS BLANCO - Grande Sierra, km. 2,3 - 33190 OVIEDO - Tel. (985) 73 33 04 • AVILA FLORENCIO ALIATES - Carcabo de Gracia, 1 - 05003 AVILA - Tel. (918) 22 33 65 • BARCELONA POLITRACTOR, S.A. - Ctra. de Ribes, 103 - 08520 LAS FRANQUEJAS VALLES - Tel. (93) 849 28 22 • BARCELONA CAMILL VERO - Ronda de la Torrasa, 64 - 08903 HOSPITALET - Tel. (93) 331 50 47 • BARCELONA EWES - Pol. Ind. Bufa el Vent Parc. 62 - 08240 MANRESA - Tel. (93) 874 39 11 • BARCELONA AUTOMOTRAC - Avda. Barcelona, 109 - 08750 MOLINS DE REY - Tel. (93) 658 57 03/66 06 95 • BARCELONA SCLIPAR - Botánico Mico, 26 - 08500 VIC - Tel. (93) 898 32 30 • BARCELONA EMS, S.A. - Tarragona, 93 - 08700 VILAFRANCA DEL PENEDÈS - Tel. (93) 890 00 00 • BARCELONA BALMES INTERMOTOR - Avda. Balmales, 16 - 08700 IGUALADA - Tel. (93) 805 62 00 • BARCELONA POLICOMER Gran Via de les Cortes Catalanes, 657 - Tel. 246 14 55 • BADAJOZ TALLERES VIVAFLORES - Hernán Cortés, 193 - 06700 VILLALBA DE LA SERENA - Tel. (924) 84 23 64 • BILBAO ALFARVA - Gran Via, 80 - 48011 BILBAO - Tel. (94) 432 61 35 • BURGOS AUTOS CASTILLA - Vitoria, 255 - 47007 BURGOS - Tel. (947) 22 49 80 • CÁCERES TALLERES REBOLLO - García Plata de Orma, 13 - 10003 CÁCERES - Tel. (927) 22 21 57 • CADIZ JUAN MATEOS, S.A. - Ctra. de Sanlúcar, km. 0,5 - 11408 JEREZ DE LA FRONTERA - Tel. (956) 32 06 00 • CASTELLÓN MORCAR - Herrero, 83-66 - 12005 CASTELLÓN DE LA PLANA - Tel. (964) 20 66 85 • CIUDAD REAL TALLERES CRUZ VOZMEDIANO - Hernán Cortés, 15 - 13500 PUERTOLLANO - Tel. (926) 43 21 00 • CÓRDOBA AGRICOLA AGUILERA - Ctra. de Córdoba, s/n - 14900 LUCENA - Tel. (957) 50 19 94 • GINEBRA TALLERES ABARCA - Medinaceli, s/n - 16143 BOTOS - Tel. (969) 28 80 22/22 46 70 • GUERNA AUTOMOVILES MASO, S.A. - Avda. Girón, 7 - 17003 OLOT - Tel. (972) 26 15 75 • HUELVA 4 x 4 PERE MAIMÍ - Ctra. San Felix, km. 7,2 - Veind d'Aren - 17343 LLAMBILLES - Tel. (972) 46 95 57 • CÁDIZ CIAL AGRICOLA GRANADINA - Paseo de Huelva, 108 - 18005 GRANADA - Tel. (958) 27 47 20 • HUELVA M. FELICES OREAL - Sánchez Barcalte - Ctra. 3 - 21001 HUELVA - Tel. (955) 24 83 66 • JAÉN COMERCIAL GONSER - Avda. Los Mártires, 36-40 - 23000 LUBEDA - Tels. (953) 75 08 74/75 12 99 • LEÓN EXCLUSIVAS RODRIGUEZ - Avda. de Portugal, 11 - 24000 PONFERRADA - Tels. (987) 41 56 33/41 07 31 • LERIDA RIBES MAO, AGRICOLA, S.A. - Ctra. de Zaira, km. 450 - 25007 LERIDA - Tels. 25 17 00/25 16 89 • LERIDA CABALL - Ctra. de Manresa, km. 50 - 25280 SOLSONA - Tels. (973) 48 11 50/48 11 25 • LERIDA GARAJE AGUILERA - Aragón, s/n - 25600 TREMP - Tel. (973) 65 03 39 • LOGROÑO TRIA-LAUITO, S.A. - Jorge Vigón, 72 - 26004 LOGROÑO - Tel. (941) 25 50 24 • MADRID AUTO REPARACION DANIM, S.A. - Antonio Leyva, 23 - 28016 MADRID - Tel. (91) 469 78 06 • MÁLAGA FCO. HERNANDEZ ANAIA - Lorenzo Carra, 2-6 - 29014 MÁLAGA - Tel. (952) 26 36 64 • MURCIA DIEGO NICOLAS GIL - Barrio Sarricó, s/n - 30500 MOLINA DE SEGURA - Tel. (969) 41 32 51 • PALMA DE MALLORCA AUTOS MALLORCA - Emilio Darder, 20 - PALMA DE MALLORCA - Tel. (971) 28 94 81 • PAMPLONA TALLERES EPELETA - Avda. Villava, 82-84 - 31015 PAMPLONA - Tel. (948) 11 31 86 • PONTEVEDRA G. RIVAS - Lourenço Cispeo 11-17 36001 PONTEVEDRA - Tel. (986) 13 81 • ORENSE ANTONIO MOREIRAS - Curro Frikique, 36 - 32003 ORENSE - Tel. (986) 24 77 88 • SALAMANCA MARTIN CIRCO RODRIGUEZ - Pta. del Monte, calle D. Nave 11, Parc. 3 - 37009 SALAMANCA - Tel. (923) 25 38 39 • SEVILLA JAVIER FUERTES GONZALEZ - Luis Montoto, 19 acc. D - 41013 SEVILLA - Tel. (954) 41 93 05 • TARRAGONA HINDS GELIDA, S.A. - Avda. San Jaime, s/n - 43010 AMPOSTA - Tel. (977) 70 13 25 • TARRAGONA VENTILATO Raval de Sant Pere 20-41 - REUS - Tel. 977/34 36 95 • TOLEDO MARIN MAQUINARIA, S.A. - Avda. Mirón, 25 - 45003 TOLEDO - Tel. (925) 22 11 00 • VALENCIA MORCAR - La Unión, 5 bajos - 46330 CUARTO DE POBLET - Tel. (96) 153 31 06 • VALLADOLID FCO. HERNANDEZ PALAZUELOS - Avda. del Pinar, 10 - 47007 VALLADOLID - Tel. (983) 47 78 01 • ZARAGOZA MECANICOS LEANDRO JUANES - Ctra. de Salsarica, 88 - 49001 ZAMORA - Tel. (988) 51 34 50 • ZARAGOZA AUTOMOVILES FERRER - Avda. Valencia, 34 - 50005 ZARAGOZA - Tel. (976) 55 01 87.

Me nombre es

# DACIA

...y te voy a ser muy familiar

DESDE  
1.302.000,-  
IVA INCLUIDO

## VENTAJAS DE SERIE

- Cinco plazas y amplio maletero
- Suspensión independiente
- Desbloqueador de ruedas
- Carrocería autoportante
- Enganche para remolque
- Limpia parabrisas trasero
- Faros antiniebla
- Defensa frontal



- Motor de 1.397 c.c.
- Tecnología RENAULT

NUEVO  
MODELO '89



# MUSICA EN TU MOTOR.



## SINFONIA EN DIESEL.

*De día, de noche, con más de veinte toneladas, Europa de este a oeste. Kilómetros, muchos kilómetros. Lubricante Cepsa y... casi 360 caballos que suenan como violines. ¡Un auténtico concierto-motor!*

*Ultima Tecnología. Formulación. Especificaciones... Y unos envases limpios, cómodos y ergonómicos hacen de los lubricantes CEPESA, MUSICA EN TU MOTOR.*

 **CEPSA**  
TECNOLOGIA INTELIGENTE

# PERFIL WHITE LABEL:

## PEDRO JUEZ

EDAD: 29 años.

PROFESION: Instructor de vuelo desde los 18 años. Dos veces Campeón de España de Vuelo sin motor (86-87).

AFICCIONES: "Volar, volar y volar. Con motor, sin motor, en globo, en dirigible o en helicóptero".

ULTIMO LIBRO LEIDO: "Cuentos sin Plumas" de Woody Allen.

ULTIMO LOGRO: Volar a más de 4.000 metros de altura recorriendo más de 300 Kms. "Así he conseguido el título "C" de oro y diamantes de la F.A.I. en vuelo sin motor".

POR QUÉ HAGO LO QUE HAGO: "De pequeño, como todos, estaba siempre en las nubes. He logrado poder trabajar allí".

COMENTARIO: "Una vez que decides volar, ser gorrion o águila sólo depende de tu esfuerzo".

PERFIL: Independiente, organizado y entusiasta. "Soy como leaño, pero con la tecnología a mi favor".

SU WHISKY: White Label con mucho hielo. "Es la mejor manera de tener los pies bien puestos sobre la tierra".



### MOTOS



## KAWASAKI KLR 650 TENGAÏ

# CORRECAMINOS

DESDE que apareciera por primera vez el fenómeno «Trail» estas motos han ido buscando su identidad, cosa harto difícil cuando de lo que se trata es de ser compatible en dos terrenos en que las soluciones indicadas para el uno son opuestas con las del otro: la tierra y el asfalto. Si en un principio eran verdaderas motos de campo «suavizadas» luego han ido dando cada vez más un giro hacia la carretera hasta convertirse en lo que ahora conocemos: motos de asfalto a las que nada les sucede por ir por caminos de tierra. Ello ha sido a costa de perder muchas de sus virtudes campestres. Esta filosofía se palpa en los modelos que sucesivamente van apareciendo y también se manifiesta en las modificaciones que sufren las ya existentes en el mercado. Buen ejemplo de ello es la Kawasaki KLR 650 Tengaï que hoy traemos a nuestras páginas. La Tengaï es la nueva versión de la ya conocida KLR, residiendo los cambios más importantes en una lograda renovación estética y en el citado giro hacia la carretera de elementos determinantes en el comportamiento como suspensiones y frenos.

### MECANICA-COMPORTAMIENTO \*\*\*

El motor es el mismo monocilíndrico de 650 centímetros cúbicos, cuatro tiempo refrigerado por agua, de la KLR. Sus cuatro válvulas, y su doble árbol de levas en cabeza, le dan un genio apreciable y cabe también destacar la robustez del conjunto. Entre los cambios sobre la versión anterior resaltan los nuevos árboles de equilibrio, algo vital en un monocilíndrico de tal cubicaje. El resultado es bueno y las vibraciones, aunque se dejan sentir, no son excesivas. A bajas vueltas, menos de tres mil, este motor manifiesta su alergia a los acelerones bruscos y lo hace emitiendo un repiqueteo más desagradable que peligroso para su integridad. Ello obliga a ser suave con el acelerador o a reducir una marcha para hacerlo subir de revoluciones. En este caso la respuesta es briosa y empuja con energía. La aguja del cuentavuelas sube alegre y desde el medio de la curva de potencia hasta la zona roja responde con generosidad. La citada curva es bastante plana, y no presenta vacíos intermedios, con un buen par en baja aunque sin llegar a lo que ofrece una trialera. El motor es algo escanda-





loso a bajo régimen —el citado repique— pero a medida que aumentan las revoluciones y gira más redondo, ese sonido metálico se torna grave y mucho más reconfortante. En resumen, su comportamiento está dentro de lo que cabe esperar de un monocilíndrico de sus características y si bien pu-

de corto recorrido, y neumáticos con poco taco —pero excelentes en asfalto—. Nos queda hablar de los frenos y si el trasero cumple aunque tiene cierta tendencia a clavar, sobre todo en tierra, el delantero es una maravilla. Un disco de 280 milímetros de diámetro, con pinza de doble pistón procedente de sus



Los acabados de la Tengai son completos. El capó de los frenos está bien cubierto y se caracterizan por la potencia de sus reacciones. El motor monocilíndrico empuja desde bajas revoluciones pero vibra y es ruidoso a bajo régimen.

diera ser más suave por contra se muestra potente y con carácter.

El cambio es suave de accionamiento y sus cinco velocidades están bien escalonadas aunque en terreno muy accidentado se eche de menos una primera más corta, pero, claro, ya hemos hablado del giro hacia la carretera... Son las suspensiones el apartado que más ha variado recortando los recorridos en ambos trenes, de los 230 milímetros que tenía cada uno de ellos, el delantero se ha quedado en 220 y en 200 el trasero. A ello hay que añadir un cierto endurecimiento de la amortiguación con lo que seguimos en las mismas: ganamos en asfalto y perdemos en la tierra. En carretera es ágil, precisa dentro de lo que cabe esperar de una trail, y no excesivamente bailona —lo hace un poco de atrás en los apoyos—. Se inclina con generosidad hasta tocar con los estribos en el suelo sin dar la sensación de andar jugándose la vida aunque, aún iría mejor más dura de suspensiones.

En el campo, la moto va muy bien siempre y cuando no se le pidan peras al olmo. Caminos forestales son su terreno favorito. Ahí se desenvuelve a las mil maravillas. Si las cosas se complican la Tengai se encuentra más comprometida: poca distancia al suelo, suspensiones —especialmente la trasera—

hermanas de carretera, que es potente y progresivo en asfalto, y suave y difícil de clavar en la tierra a poco que uno sepa dosificar el esfuerzo en la maneta. Y eso es algo difícil de encontrar porque los que normalmente van bien en asfalto, en tierra clavan y, los que en tierra son progresivos, en carretera acostumbran a hacer aguas. Es tal vez en este apartado en donde mejor se ha encontrado el punto de equilibrio entre las dos utilidades de la moto.

Es esta una moto que no engaña: es ambivalente y por ello tiene algunas limitaciones. Es por eso que se tiene que saber lo que se busca y lo que la Tengai ofrece. Carretera con comodidad, agilidad y comportamiento sano y eficaz. En la tierra los grandes espacios, los caminos y las excursiones... hasta el

FICHA TÉCNICA



**MOTOR:** Monocilíndrico, cuatro tiempos. Refrigerado por agua. Cuatro válvulas. Distribución por doble árbol de levas en cabeza. Doble árbol de equilibrado. Diámetro por carrera: 100 x 83 mm. Cilindrado: 651 c.c. Relación de compresión: 9,5:1. Potencia máxima: 48 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 5,6 kg a 5.500 rpm.  
**ALIMENTACION:** Un carburador Keihin CVK de 40 mm de difusor. Encendido transistorizado con avance automático. Alternador 12 V. 200 W. Batería 12 v. 14 Ah. Arranque eléctrico.  
**TRANSMISION:** Primaria por engranajes. Secundaria por cadena de retenes. Cambio de cinco velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.  
**BASTIDOR:** Tubular simple, cuna desdoblada debajo del cárter motor. Tubo de acero de sección redonda. Basculante de aluminio de sección rectangular. Horquilla delantera tele hidráulica regulable por aire a presión. 220 mm de recorrido. Barras de 37 mm. Trasera con sistema progresivo Uni-Trak con monoamortiguador regulable en cinco posiciones de precarga de muelle y cuatro de hidráulico. 200 mm de recorrido. Freno delantero monodisco de 280 mm de diámetro con pinza de doble pistón. Detrás, disco de 230 mm de diámetro. Lianta delantera de 21". Trasera de 17". Neumáticos Dunlop Trail Max 99/90 x 21 delante y 130/80 x 17 detrás.  
**DIMENSIONES:** Longitud total: 2.220 mm. Altura del sillín: 870 mm. Distancia mínima al suelo: 210 mm. Distancia entre ejes: 1.480 mm. Anchura total: 920 mm. Altura total: 1.300 mm. Peso en seco: 159 kg. Capacidad del depósito: 23 litros.

PRESTACIONES



Velocidad máxima (km/h) ..... 159  
 Vel. máx. con 2 personas ..... 144  
 Aceleración de 0 a 400 m (sg) ... 14,5

CONSUMO



Autopista vel. máxima (l) ..... 8,3  
 Carretera (l) ..... 6,3  
 Ciudad (l) ..... 6,6

VIRTUDES

- Estética acertada
  - Buena rutera
  - Motor homogéneo
- DEFECTOS**
- Motor ruidoso a bajo régimen
  - Conducción en terreno muy accidentado
  - Vibraciones

**PRECIO EN LA CALLE:**  
**894.000 PTAS.**  
 con IVA incluido

FICHA DEL COMPRADOR

**IMPORTADOR:** Derbi Nacional. Martorellas (Barcelona). Tel.: (93) 593 09 00.  
**GARANTIA:** 2 años.  
**PLAZO DE ENTREGA:** Inmediato.



fin del mundo. Y si no hemos hablado de la autopista digamos que ahí, escondido uno tras el carenado, la moto casi no serpentea y ofrece una buena velocidad de cruce de 140 kilómetros por hora pudiendo alcanzar puntas de 160.

ACABADO-EQUIPAMIENTO

La estética es la máxima novedad de la Tengai en este apartado, un «lifting» muy logrado del estilista italiano Roberto Maccioni: un nuevo carenado y sobre todo un colorido acertado son el secreto. La pintura es de calidad: el blanco no es tal sino una perla metalizada. El cuadro de mandos es correcto, con velocímetro, cuentavueitas, cuentakilómetros parcial y total y termómetro de agua. Puestos a pedir ¿por qué no un indicador de nivel de combustible? Los mandos son los mismos de las de carretera de la marca y no dan pe-

gas. El asiento está bien de dimensiones pero nos gustaría un tanto más mullido, aunque pensamos que no lo han hecho así para no penalizar a aquellos usuarios «no muy altos». Intermitentes, protectores de manos, portaequipajes, tapas en los frenos son detalles bien tratados estéticamente y que cumplen su cometido.

El protector de cárter, de plástico, suena cuando lo golpean las piedras lanzadas por la rueda delantera pero parece resistente y decimos parece porque resistió bien nuestra prueba tras haber tocado «fondo» en el campo con algún pedrusco en más de una ocasión. Con todos estos elementos, la posición de conducir es cómoda, con las piernas poco plegadas y uno tiene la sensación de encontrarse en una posición muy natural, que sólo se convierte en forzada en autopista. La Tengai es bonita, vestida de calidad y bien acabada. Pero quizás, se puede pedir aún más: una

caja de herramientas a recaudo de los amigos de lo ajeno.

VALOR-PRECIO

Su precio de 890.000 pesetas la sitúa en medio de la oferta trail. Las bicilíndricas son más caras, pero ofrecen otras prestaciones. También hay algunas monocilíndricas más económicas, pero son más espartanas. La Tengai se sitúa en un buen término medio en el aspecto económico. En el técnico, comparada con sus rivales más directas, la Honda Dominator, la Yamaha Terneré y la Suzuki Big DR, resiste bien el enfrentamiento, y si cada una de ellas tiene unas virtudes para seducir al personal, la Kawa no se queda atrás con sus encantos y la elección entre una de ellas deberá hacerse yendo a buscar parámetros de apreciación muy personal.

J. L. Aznar  
 Fotos: J. L. Aznar-D. Peyra

**Gane un Curso de Conducción Deportiva**

¡EN EL JARAMA CON EMILIO DE VILLOTA!

Los KITS MEDINABI cumplen 10 años de pionera aceptación en el mercado. Más de un millón de usuarios han certificado su seguridad a los KITS MEDINABI de flotación, de flotas con la calidad y garantía de SKF. Para celebrar el 10º aniversario de los KITS MEDINABI, queremos celebrar el Curso de Flotación con Emilio de Villota, en el Circuito del Jarama.

¡Para el vencedor, para el mecánico, para el usuario!

Al comprar un KIT MEDINABI, obtiene su tarjeta y participa en el Sorteo. Le regalamos un viaje para dos personas y el Curso de Conducción con Emilio de Villota.

**KITS medinabi**  
 Para sustitución de Rodamientos de Rueda. Los únicos con Rotamanteno SKF.

PIDA A SU RECAMBISTA LOS KITS MEDINABI

# GRAN AUTO 16

NO. 1 • NUM. 5 • JULIO 1989 • 475 PTAS.

## Exclusiva ZENDER VISION 3 PIEZA UNICA

La otra película  
de Le Mans



No se pierda el próximo número de Gran Auto 16. Descubrirá una pieza única, EL ZENDER VISION 3, y conocerá todos sus secretos a través de su creador. Disfrutará con el BMW M5 y con el nuevo deportivo de MERCEDES BENZ. Además, todo sobre las principales firmas importadoras de automóviles y las dos caras de Le Mans. Todo esto y mucho más, en el próximo número de GRAN AUTO 16. La revista de coches... con clase. No la deje pasar.

## PIEZA UNICA

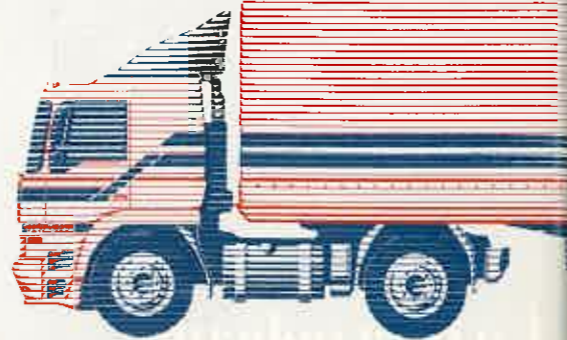
# Mobil

Protegemos la ingeniería de su motor.

reacción de los Boeing 747.

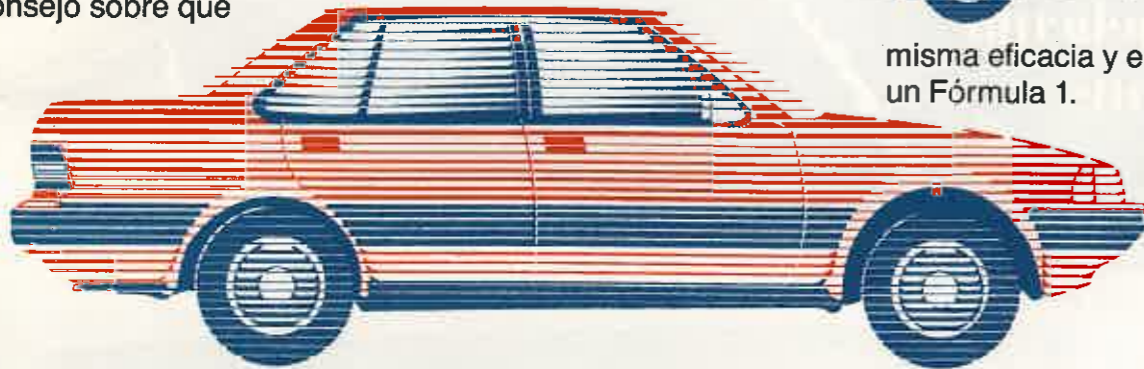
La tecnología Mobil de lubricantes sintéticos desafía a las temperaturas y a los esfuerzos a que están sometidas las más avanzadas máquinas del mundo, incluyendo flotas de camiones comerciales,

indicado para proteger el motor de su coche con la



misma eficacia y esmero que un Fórmula 1.

Si usted está pensando qué marca de aceite es la mejor para su coche, o si alguien le pide consejo sobre qué



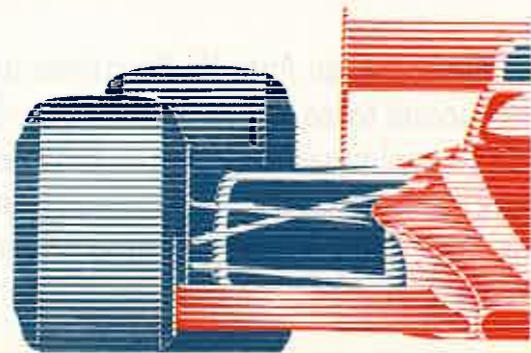
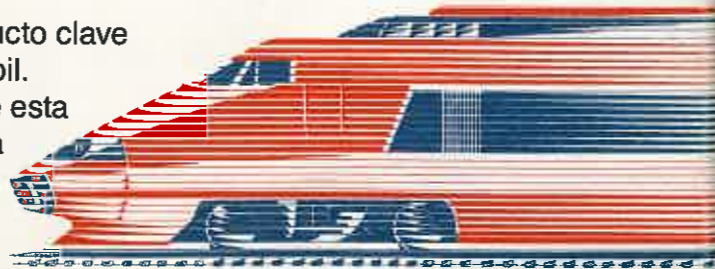
lubricante protege mejor el motor, le ofrecemos la mejor respuesta del mundo:

**Mobil**, el lubricante sintético para motores desarrollado por la Mobil Oil Corporation, aplicando la misma tecnología de vanguardia que la empleada en la lubricación de los sofisticados motores de los Fórmula 1 o de los motores a

gigantescos equipos de obras públicas, trenes de alta velocidad...

**Mobil** es el producto clave de la tecnología Mobil. Beneficiarse usted de esta avanzada tecnología en lubricación. Mobil le propone para su coche, **Mobil**, el lubricante especialmente

Cambie a Mobil, más que por un sentido de marca, por sentido común.



**Mobil**<sup>®</sup>  
Lubricantes

DEPORTE



## RALLYE DE TIERRA DE LUGO

# A "TRELLOZO" LIMPIO

Enviados especiales

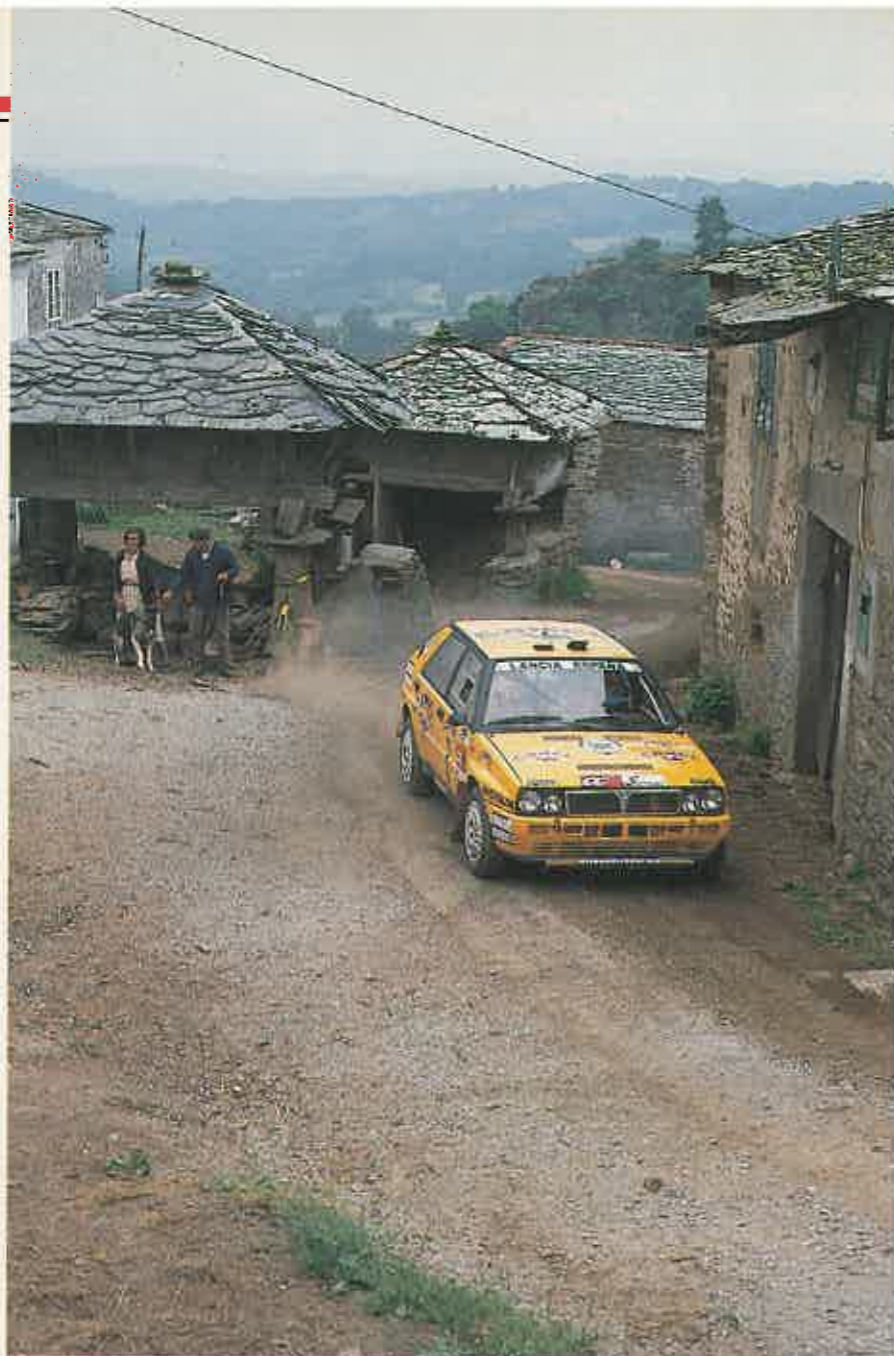
M.ª Jesús Benet y Alfonso J. Nieto

**I**MBATIBLE se está mostrando esta temporada Gustavo Trelles, que ha saldado sus tres participaciones con tres indiscutibles victorias sin que el Lancia Delta S-4 haya dado el más mínimo problema que pudiera poner en peligro cada uno de sus triunfos. El pinchazo de una rueda en la última cita de Lugo y el polvo que levantaba el coche que le precedía han sido de momento los «problemillas» más

gordos que ha padecido el piloto del Lancia, que de seguir con esta misma tontería en los dos rallyes en los que tomará la salida, de los tres que faltan, puede revalidar el título, un título que al principio parecía lejano, ya que por coincidir con rallyes del mundial, Trelles sólo podrá estar en cinco de las ocho pruebas que forman el Campeonato de Tierra. El resto de los favoritos poco pueden hacer ante el imparable Trelles, salvo estar a la expectativa y tratar de sumar el mayor número de puntos posibles por si se diera un fallo

del potente Lancia. En esta lucha Salvador Serviá, que de momento encabeza el Campeonato, y Guillermo Barreras son los hombres con más posibilidades, sin que ninguno de los dos cuente con ventajas sobre su rival, a falta todavía de tres rallyes que deben ser decisivos.

Por detrás del imparable Trelles, en Lugo disputó un movido rallye, protagonizado fundamentalmente por Barreras, Zanini, Serviá y Puras, que por fin lograba subir al podio. Mientras que en la primera parte Gui-



Su segundo puesto en Lugo coloca al Lancia Integrale de Serviá a la cabeza del campeonato. A falta de tres pruebas para el final, no está claro quién se llevará el título.



El Ford RS 200 ya no volverá a pararse. En tierras gallegas se descubrió el problema, que resultó ser una tontería electrónica, y por fin Jesús Puras pudo subir al podium.



Antonio Rius estrenaba coche, aunque en este rallye la única diferencia eran las llantas de 15 pulgadas. Para el próximo ya tendrá frenos más grandes y nuevas suspensiones.



Zanini pudo quedar mejor. Fue protagonista de la polémica.



A Barreras se le escapó la segunda plaza. Junto a Trelles y Serviá, es candidato al título.



Claudio Aldecoa fue muy rápido con el Audi Quattro, pero no acaba de cuajar un buen rallye. Esta vez fue una penalización al perderse en la salida.



Con el Citroën Visa, José Francisco Labaca está haciendo una buena actuación y, pese a medio minuto de penalización, se ha vuelto a colocar entre los diez primeros.

## LUGO TRAMO A TRAMO

- Aunque parece que el Race está dispuesto a acabar con los rumores de que los rallyes secretos se entrenan, en Lugo volvió a saltar la polémica, pues el recorrido dejó de ser secreto el viernes por la noche, cuando la radio anunció cuáles serían los tramos. Hay quien afirma haberse encontrado a primeras horas de la madrugada del sábado caras conocidas por los alrededores de las pruebas especiales. Sin embargo, estos tramos estuvieron custodiados los dos días anteriores a la prueba por guardias de seguridad.
- Volviendo a la costumbre que ya se había perdido, para paliar en lo posible que los equipos dispusieran de notas, la organización realizó una revisión de hombres y coches justo antes de darse la salida de la segunda cro-

nometrada. Esta revisión se hizo en dos partes y a nadie se cogió «infraganti».

- Muy buena acogida ha tenido por todos los habitantes del campeonato la vuelta a tierras gallegas. La opinión general de los participantes es que se trataba del rallye más bonito de cuantos se han celebrado hasta la fecha. El piso estaba bien, los tramos eran rápidos pero exigían manos y además tenían el aliciente de una dosis no excesiva de peligro.
- Poca suerte tuvo Ana Barberó que con un Renault 11 turbo debutaba en los rallyes de tierra. La mujer de Guillermo Barreras sufría un aparatoso vuelco que la apeaba de carrera sin haber finalizado el segundo tramo cronometrado.
- Tampoco parece que la suerte sonría este año a Juan Manuel Pretel. El

piloto del Metro, que por fin ha logrado un patrocinador que le ayudará para no seguir pagándose todos los gastos de su bolsillo, se quedaba apeado en el primer tramo por culpa del motor del coche.

- Parece que va en serio la intención de Beny Fernández de correr los rallyes de tierra. En Lugo estaba junto con Vara, que prepara el Porsche con el que el gallego piensa participar el próximo año.
- Otro hombre conocido del mundo de los rallyes, José Bernardo Pino, hará su debut en la tierra en la próxima cita, que será Toledo. La participación de Pino está avalada por Citroën, para potenciar su presencia en la categoría de dos ruedas motrices en la que tomará parte con un Visa Gti, su antiguo grupo A de asfalto reconvertido para tierra.

lermo Barreras y Ramón Mínguez colocaban el Renault Maxi Turbo en una cómoda segunda posición, a tan sólo cinco segundos de Trelles, y el Citroën de Antonio Zanini y Joseph Autet, terceros a quince segundos del Lancia, arañaban un segundo al Integrale de Salvador Serviá y Jordi Sabater, a quienes seguía muy cerca el Metro de «Patxi»-Ascasibar, Jesús Puras y Tomás Aguado se veían obligados a ceder más de veinte segundos frente a Trelles, otra vez por culpa de los problemas eléctricos del Ford RS 200, que seguía obstinado en pararse, pese a haber sido revisado concienzudamente en Inglaterra.

La segunda parte del rallye era decisiva y las posiciones cambiaban de forma radical al pinchar Zanini a falta de tres pruebas para el final y obstaculizar el paso a Guillermo Barreras, que se vio obligado a parar. El incidente no perjudicó al resto de los pilotos, pues el Ci-



Tercera victoria para Puigdemívol. Es el máximo candidato a la Copa Marbella.

troën AX y el Renault Maxi Turbo, tras la intervención de los espectadores, lograban alcanzar la meta por detrás del Lancia de Serviá, que llegó al lugar del incidente cuando el coche de Zanini ya no obstaculizaba el paso. Entonces, a falta de dos pruebas para el final, Serviá se colocaba segundo, seguido por el Metro de «Patxi». En los dos últimos tramos el Lancia Integrale

afianzaba esta segunda plaza, mientras que Jesús Puras, con el problema del Ford por fin solucionado al parecer definitivamente, y con tres scratch en su haber, desbancaba de la tercera plaza a «Patxi», que había hecho el penúltimo tramo con una rueda pinchada, y al Audi Quattro de Aldecoa, que estaba penalizado con más de dos minutos por haberse perdido en la salida de Lugo. Pese a la penalización, Aldecoa era cuarto en la meta lucense, por delante de Guillermo Barreras, obligado a realizar los dos últimos tramos en tercera al romperse la palanca del cambio y haber perdido más de un minuto en el incidente con Zanini.

En la meta lucense saltaba la polémica al quejarse Barreras porque el Citroën AX de Zanini, involuntariamente, le había cortado el paso. Los comisarios tomaron la decisión de anular ese tramo, lo que no era bien visto por la mayoría de los equipos, y tanto el Jolly

**INCLUSO A 320 KM/H.  
UN SEGUNDO SIGUE  
SIENDO UN SEGUNDO.  
EXACTAMENTE.**

**¡NUEVO FORMULA 1 DE TAG-HEUER!**

- Cuarzo. Swiss-made. • Caja de acero inoxidable y fibra de vidrio.
- Sumergible hasta 200 m. • Total seguridad para el buceo: bisel giratorio unidireccional ranurado.
- Pulsera de ajuste exclusivo. • Variados y atractivos colores combinables.



**TAG-HEUER**  
Time for action.

Solicite catálogo y lista de Concesionarios a: TAG-HEUER ESPAÑOLA, S.A. C/ Preciados, 44 28013 MADRID - Tel.: 542 05 69 Del. Cataluña: C/ Minería, 12 08004 BARCELONA - Tel.: 331 24 85

Club como Promoservice ponían una apelación que deja el resultado del rallye en suspenso a partir de las tres primeras posiciones logradas con mérito por Trelles, Serviá y Puras. Si no prospera la apelación, Barreras será cuarto y Zanini quinto, seguidos por el Citroën AX de Burrull-Escamilla, que se ve beneficiado, y el Audi Quattro de Aldecoa-Vázquez, que hubiera sido cuarto de no anularse el tramo. También Rius y «Patxi» se ven afectados por esta decisión, pues si contabiliza la cronometrada anulada, a Zanini le correspondería la octava plaza por detrás de «Patxi» y Rius, que serían sexto y séptimo respectivamente. Para



«Patxi» fue rápido. Un pinchazo lo dejó relegado.

quien no varía, sea una u otra la decisión adoptada, es para el rápido Visa de José Francisco Labaca.

Como siempre, la lucha entre los dos ruedas motrices se centraba entre el Renault 11 Turbo de Mora-Marcos, el Marbella de Rius-Casanova y los Citroën AX de Muñoz-Muzio y Marugán-Gemma. El dominio avasallador de José Mora se veía truncado por culpa de la caja de cambios al finalizar el primer bucle, cuando también José Luis Marugán debía de abandonar por culpa de una enorme piedra que no pudo esquivar, pese a verla caer al camino, y que rompió un trapecio del AX. Con la retirada de Mora, Antonio Rius se colocó cómodamente primero de esta clase, seguido, a más de medio minuto, por Ricardo Muñoz, pero la diferencia al final quedó reducida a sólo nueve segundos, al tener que hacer el piloto de Seat Sport un tramo sin apenas ver nada, detrás del Metro de «Patxi», que iba pinchado. El tercer puesto fue para el Renault 5 de Julián Vera. En cuanto a la Copa Marbella, era de nuevo Jordi Puigdemívol el vencedor, que se impuso sin problemas sobre Espasa, pese a una ligera salida de pista

y un amortiguador reventado durante la segunda parte del rallye. Entre los abandonos hay que destacar los de Juan Manuel Pretel, a consecuencia de una salida en la que rompió un trapecio del Metro en el primer tramo, donde también se quedaba el Visa de Izaguirre por culpa del grupo. En la siguiente prueba le llegaba el turno a Luis López de la Cámara, otra vez por fallo de la batería, y al Renault 11 de Ana Barberó, que volcó aparatosamente, interrumpiendo el paso, por lo que a los participantes que iban detrás de ella se les dio el mismo tiempo del último en pasar sin problemas. Mencionar la ausencia de Aitor Linacisoro, que, al parecer, desanimado por la falta de resultados, este año decidió no acudir a la cita de Lugo. ■

**CLASIFICACIONES**  
(pendiente de apelación)

1.º Trelles-Puente (Lancia Delta S-4), 44 min. 02 seg. 2.º Serviá-Sabater (Lancia Integrale), a 23". 3.º Puras-Aguado (Ford RS 200), a 25". 4.º Barreras-Minguez (Renault 5 Maxi turbo 4x4), a 2'05". 5.º Zanini-Autet (Citroën AX 4x4), a 2'53". 6.º Burrull-Escamilla (Citroën AX 4x4), a 3'07". 7.º Aldecoa-Vázquez (Audi Quattro), a 3'14". 8.º, y 1.º dos ruedas motrices, Rius-Casanova (Seat Marbella), a 3'16". 9.º Labaca-Muguruza (Citroën Visa 4x4), a 3'24". 10.º «Patxi»-Ascasisbar (Metro 8R4), a 3'25". 17.º, y 1.º Copa Marbella. Puigdemívol-Falcó, a 8'32".

**ASI VA EL CAMPEONATO**

1.º S. Serviá, 102 puntos. 2.º G. Barreras, 98 p. 3.º Trelles, 96 p. 4.º A. Rius, 62 p. 5.º A. Zanini, 58 p.

**DOS RUEDAS MOTRICES**

1.º A. Rius y R. Muñoz, 46 puntos. 3.º A. Fernández, 24 p.

**COPA MARBELLA**

1.º J. Puigdemívol, 67 puntos. 2.º J. Espasa, 51 p. 3.º F. Pros, 31 p.

**PUESTOS EN LOS TRAMOS**

	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	Tra.
Puras	3	1	—	—	—	8
Trelles	2	3	1	2	—	8
Barreras	2	1	—	—	—	8
Serviá	1	2	2	2	—	8
Aldecoa	—	1	—	3	1	8
Zanini	—	—	3	1	2	8
«Patxi»	—	—	2	—	3	8
Rius	—	—	—	—	1	8
Burrull	—	—	—	—	1	8

**OPEL PHILIPS TEAM**



**Patrocinadores oficiales**

Concesionarios Oficiales  
**OPEL**



**sikkens**

**NECTO**



**Compitiendo duro.**

El Opel Philips Team trabaja duro. Los resultados así lo demuestran.

El Opel Kadett GSi 16 V. en versión Rallye ha trabajado duro. Nuevamente ha probado sus poderosas facultades. Mecánica, prestaciones, agarre, cualidades fundamentales para un Rallye y que el Kadett ha mostrado con brillantez. Una nueva

prueba superada con éxito. Enhorabuena. Yes que el Opel Kadett es un coche brillante, un coche que, tanto en carretera como en ciudad, compite duro. Compite en prestaciones. Compite en comodidad. Compite en economía. 156 caballos dominan el motor del Kadett GSi 16 V. Sin lugar a dudas, su fuerza y su encanto cautivan a cualquiera. Acérquese a su Concesionario Oficial Opel y compruébela.

**OPEL SPORT**



## COPA DEL MUNDO JUNIOR DE KARTING RAMBOS DE BIBERON

Enviado especial  
Esteban Delgado

**C**ON el rostro oculto bajo el casco, sólo su poca estatura puede dar un indicio de su corta edad. No poseen carné de conducir, ni conocen el código de la circulación. Pero eso poco importa en la pista. En ella, sentados a escasos centímetros del suelo, no conocen el miedo y defienden los metros ganados como si en ello les fuese la vida. La sorpresa viene cuando en el acto de pesaje, obligatorio después de cada manga, el casco deja ver rostros angelicales como los que pueden verse a la salida de cualquier escuela, rodeados y protegidos tiernamente por sus padres.

Basta asistir a una prueba de este tipo para comprender el estilo de alguno de los valores de la actual Fórmula 1. Alain Prost, en 1973, Andrea de Cesaris, en 1976, y Stefano Modena, en 1978 son algunos de los pilotos vencedores de la

Copa del Mundo Junior de Karting que hoy militan en la Fórmula reina. Una Copa del Mundo que la Comisión Internacional de Karting todavía continúa sin designar como Campeonato. Pero poco importa esto a los participantes. Llegar a ella ha supuesto una dura selección que tuvo lugar en el Europeo celebrado en Parma (Italia) este año. Nada menos que 77 pilotos de los 82 inscritos se presentaban en el Kartódromo Aragón de Zaragoza, de los que catorce eran de nacionalidad española.

Desgraciadamente dos de ellos, José Burgueño y David Bosch, sufrían sendos accidentes en las pruebas que les impedían participar en los entrenamientos cronometrados. En éstos el mejor tiempo era para el italiano Edoardo Striani, seguido por el campeón del mundo de 1987, el danés Jan Magnussen, siendo quinto el piloto zaragozano Guillermo Pardos de la Iglesia. Una vez repartidos con estos tiempos los pilotos en seis mangas de clasi-

ficación, pasaban a enfrentarse todos contra todos para establecer los treinta y cuatro pilotos que iban a tomar parte en la Copa del Mundo.

El dominio del italiano Giancarlo Fisichella fue absoluto, adjudicándose las cinco mangas en que participó, siendo segundo su compatriota Danilo Rossi, vencedor en tres, tercero el inglés Guy Smith, ganador de dos, y cuarta la simpática piloto belga Sophie Kumpfen,

Una de las jovencitas que llegó a la final fue la belga Sophie Kumpfen.



Así de deprisa van los jóvenes pilotos competidores en la Copa del Mundo.



El vencedor de la manga final fue el danés Jan Magnussen.

mientras que el español mejor clasificado era de nuevo el piloto de Iberkart, Guillermo Pardos, que sólo lograba vencer una manga. También lograban entrar en la prefinal, Marc Gené, hermano pequeño de Jordi Gené, vigésimo tercero; Bernat Pacheco, vigésimo sexto; Genis Marco, vigésimo séptimo y Marcos Espino, trigésimo segundo.

La prefinal era ganada de nuevo por el italiano Fisichella, seguido de Rossi y Magnussen. Esta parecía que iba a ser la tónica de la final, pero Rossi quedaba fuera de la misma en las primeras vueltas, enzarzándose, y nunca mejor dicho, Fisichella y Magnussen en un apretado duelo, vigilados por Smith. El piloto danés oficial de Rotax, adelantaba al italiano, aprovechando su oportunidad para tapar magníficamente cualquier hueco a su oponente. Sin embargo, el peligro para él venía detrás en el pelotón, donde el italiano «Rambo» y su compañero de equipo Jarno Trulli remontaban posiciones desde la nove-

### CLASIFICACION FINAL

- 1.º Jan Magnussen (Rotax-Tonykart).
- 2.º «Rambo» (Parilla-All Kart).
- 3.º Jarno Trulli (Parilla-All Kart).
- 4.º Giancarlo Fisichella (PCR-PCR).
- 5.º Guy Smith (Rotax-Gillard).
- 6.º Kenneth Kristensen (Parilla CRC Kali).
- 7.º Gennaro Piccolo (Rotax-Tonykart).
- 8.º Donny Crevels (Atomikart-Dino).
- 9.º Ludovic Baetz (Parilla-CRG Kali).
- 10.º Arnd Meier (Tecno-Tecno).
- 12.º Guillermo Pardos (Parilla-CRG Kali).
- 14.º Genis Marco (Parilla-CRG Kali).
- 15.º Marcos Espino (Parilla-Kali).
- 19.º Marc Gené (Parilla-Tecno).
- 34.º Bernat Pacheco (Parilla-Kali).

TU CANAL PRIVADO video racing



G. P. U.S.A. 89



G. P. ESPAÑA 89



RESUMEN EUROPEO  
TURISMOS 88

- COSTA DE MARFIL-MANX-CHIPRE-88 5.950
- SAN REMO-RAC-88 5.950
- RESUMEN MUNDIAL F-1-88 5.950
- RESUMEN EUROPEO RALLYCROSS-88 4.950
- MOTOCROSS-RESUMEN-88 4.950
- RESUMEN MUNDIAL RALLY-88 4.950
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 500 c.c. 4.950
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 250 c.c. 4.950
- BOFETADAS 5 5.950

SISTEMA  VHS  BETA  
 NOMBRE: .....  
 APELLIDOS: .....  
 DOMICILIO: .....  
 POBLACION: .....  
 PROVINCIA: .....  
 TELEF.: .....

ENVIAR A: VIDEO RACING  
 APARTADO  
 2119  
 28080 MADRID  
 TELEF.:  
 (91) 457 05 53. FAX: 457 06 00

G.P. DE FRANCIA DE F-1

# EL PRECIO DEL MIEDO

Por un instante el Gran Premio de Francia estuvo a punto de convertirse en una tragedia. Un error de Mauricio Gugelmin desencadenó una situación que afortunadamente no pasó de ser espectacular y sin consecuencias para ninguno de los pilotos involucrados. La carrera se reanudó a los quince minutos y resultó ser un paseo para el «profesor Prost».



## EL PASEO DEL PROFESOR

EN este Gran Premio de Francia, más que una victoria, la de Alain Prost, ha sido un cómodo paseo sin temor a perder la primera posición que mantuvo a lo largo de las ochenta vueltas que duró la carrera. Todo esto ocurrió a raíz de que a Ayrton Senna se le quedara bloqueado el diferencial pocos metros después de tomar la segunda salida. A la vista de esto, nadie pudo poner en duda la superioridad del «Profesor», y menos del McLaren MP4/5, que, por el momento, sigue siendo invencible.

En esta ocasión se dieron dos salidas, ya que en la primera ocurrió un espectacular accidente causado por Mauricio Gugelmin, que al llegar a final de la recta se abrió hacia la derecha para adelantar posiciones. Sin embargo, no logró paliar su error con una frenada brutal, y chocó contra Thierry Boutsen; su coche se levantó y al caer destrozó el alerón trasero de Nigel Mansell, a la vez que causaba un choque en cadena entre René Arnoux, Jonathan Palmer, Stefan Johansson y Nelson Piquet. Gugelmin terminó volcando y se arrastró con el arco de seguridad contra el suelo durante unos cuarenta metros hasta desgastar la barra de protección. Afortunadamente, todo terminó en un gran susto sin consecuencias para ningún piloto. A raíz de esto, se procedió a dar una segunda salida, y Mansell, Gugelmin y Donnelly tomaron la salida desde la línea de los boxes. A su vez, Riccardo Patrese, que había tenido problemas eléctricos durante la primera salida, aprovechó lo ocurrido para alinearse en la parrilla con el muleto de Boutsen, dejándole en la situación de tener que participar con el co-



En ningún momento Alain Prost puso en peligro su victoria. Durante los adelantamientos se tomó muchas precauciones para que nada ocurriera.

che arreglado de cualquier manera. Otro piloto perjudicado en el accidente fue Gerhard Berger, que se vio ligeramente obstaculizado por Philippe Alliot, que le dañó los conductos hidráulicos del cambio. Aunque los mecánicos de Ferrari pusieron los remedios a su alcance, no lograron subsanar definitivamente el problema.

Como era de suponer, Prost había elucubrado no pocas estrategias para sorprender a su compañero y peor rival. Sin embargo, todo eso se borró de su mente en el momento en que le vio desaparecer de su lado y confirmaba en el retrovisor que «Magic Senna» se había quedado aparcado al lado de la pista. A partir de ese momento, únicamente una situación parecida a la de

Montreal podía arrebatarse la victoria al equipo McLaren. En realidad, Prost disputó una carrera perfecta, en la que tuvo únicamente que preocuparse de no degradar excesivamente los neumáticos. Nadie en ningún momento pudo poner en peligro su liderazgo y, por otra parte, él no se vio en la necesidad de defender su posición. Únicamente en la quinta vuelta marcó el mejor tiempo con el fin de poder rodar en solitario y, llegado el momento de doblar a un grupo de rezagados compuesto por Modena, Tarquini, Cheever, Piquet, Martini, Donnelly y Pirro, se tomó todas las precauciones necesarias para que nadie le hiciera una faena.

Por primera vez en la presente temporada, un Ferrari logró estar al mis-



Por fin, un Ferrari logró terminar un Gran Premio. Nigel Mansell hizo una remontada espectacular.



mo nivel de los McLaren en la clasificación para la parrilla de salida. Resultado debido, en gran parte, al nuevo motor, más potente y diez kilos más ligero. Mansell registró el tiempo de 1.07.455, equivalente a cuatro décimas por debajo de Prost y Senna. El portavoz de la escudería italiana dijo que por fin se había alcanzado el mismo nivel en clasificación y que también la fiabilidad mecánica estaba en la cota prevista. Por el contrario, la realidad no fue así. Durante los primeros compases de la carrera, Berger intentó dar alcance a Prost, empleando una conducción al límite; estaba claro que, a pesar de los problemas en la lubricación del cambio y de los desajustes causados por el choque anterior, el Ferrari 640 seguía sien-

## PAUL RICARD EN BREVE

• Por fin se ha desvelado parte del secreto. «El próximo año no conduciré un McLaren.» Con estas palabras Alain Prost ha dicho adiós a la escudería en la que logró dos campeonatos del mundo. De nada sirvieron las buenas palabras de Ron Dennis y de Manseur Ojeh para convencer a Prost de que se quedara en McLaren.

• Aunque tarde, la musa del dinero ha tocado a la puerta de Ken Tyrrell. En esta ocasión ha sido la firma Camel quien ha decidido patrocinar el equipo Tyrrell. Sin embargo, se ha



desencadenado un serio problema para Alboreto, que, al ser un piloto pagado por Marlboro, no puede tener cabida en el seno de una escudería financiada por Camel. Su lugar ha sido ocupado por Jean Alesi, mientras que Alboreto se ha quedado al margen.

• Yannick Dalmas ha dejado de formar parte de la escudería Lola. Al respecto, Gerard Larrousse ha explicado: «Contraté a Dalmas con la esperanza de que fuera un piloto brillante. Por el contrario, sus prestaciones se fueron mermando progresivamente. Ya no tenía cabida en el programa de Lola y he decidido dar su puesto a Eric Bernard, un joven piloto en el que tengo gran confianza.»

• Derek Warwick se quedará apartado de la Fórmula 1 durante un tiempo. A raíz de un accidente mientras pilotaba por diversión un kart, ha sufrido fisuras en diferentes costillas, además de una hemorragia interna. Momentáneamente su puesto lo ha ocupado Martin Donnelly.

• Renault Sport llevó al Paul Ricard cuatro unidades de una nueva versión del actual propulsor V10-RS1. En un principio se utilizaron en el coche de Thierry Boutsen, y a la vista de los buenos resultados, se decidió utilizarlos en la carrera. Según ha dicho Renault, son más ligeros, tienen mejor erogación de la potencia y unos cuantos caballos más. Por otra parte, Re-

nault Sport ha confirmado que seguirá su colaboración con la Williams durante la próxima temporada, y que los propulsores Renault se servirán en exclusiva a Williams.

• Al margen de los cotilleos que se escuchan en los boxes, la marcha de John Barnard no ha significado —por el momento— un cambio radical en el organigrama de la escudería. Hasta la fecha, se duda de la permanencia en Maranello de: Juan Viladelpart, Ralph Hahn y Gordon Kimball. También se comenta que, mientras esté «Hollywood» —apodo que le han puesto a Cesare Fiorio— al frente de la gestión deportiva, todo se remediará y todo seguirá adelante.



## EN UN CAMINO SIN SALIDA

**E**RAN las catorce horas menos diez segundos del pasado sábado, cuando Luis Pérez-Sala abandonaba su coche y se dirigía al box de Minardi preso del desencanto que significa para un piloto como él no haberse clasificado para la parrilla de salida. Desde un principio su coche no estaba a la altura de las circunstancias y decidió utilizar el muleto que era el coche de Pier Luigi Martini en las carreras de América. Para apreciar mejor el cambio, Luis pidió los mismos reglajes de Martini y el resultado fue contundente. Con ese coche rodó ocho décimas más rápido que con el suyo; sin embargo, de nada sirvió la decisión de utilizarlo para la sesión de clasificación, ya que el embrague patinaba y no hubo tiempo para cambiarlo. Como se puede suponer, el resultado fue decepcionante.

Por un lado, él tiene parte de culpa, aunque es importante considerar que Luis se ve acosado por una serie



Steffano Modena se peleó bravamente con sus neumáticos Pirelli, abandonando a pocas vueltas del final.

de pequeños problemas de toda índole que han ido minando su actuación. El M189 es un coche sin evolucionar por problemas económicos y, además, cada unidad responde a los reglajes de forma distinta. El equipo de técnicos y mecánicos que atienden su coche carecen misteriosamente de dinamismo, así como de la capacidad de tomar decisiones rápidas. Por otra parte, Luis es un piloto de talento técnico, no es un «volantista» que arregla a golpes de muñeca el mal comportamiento del coche. En una situación como ésta, la sensibilidad de Luis no puede tener empleo y en consecuencia resulta más lento. El espectro de pasar a las preclasificaciones ya se ciñe sobre la escudería Minardi, a menos que uno de los dos pilotos logre situarse en quinto lugar en el Gran Premio de Inglaterra; algo quimérico si se contemplan los resultados logrados hasta la fecha.

hora, al intentar frenar se partió la suspensión trasera izquierda. Afortunadamente, Nannini logró mantener la trayectoria del coche y todo terminó en un gran susto. «Ha sido una verdadera lástima —dijo—; el motor y el chasis eran magníficos y podía haber terminado en segundo lugar.»

Contra todo pronóstico, y lejos de cualquier previsión, la gran sorpresa fue la carrera desarrollada por el «novato» Jean Alesi, que, a pesar de ser ésta su primera carrera de Fórmula 1, ha estado a punto de terminar en el segundo lugar. Sin excusas ni situaciones que le hayan podido beneficiar, Alesi remontó desde la decimosexta posición hasta la cuarta, y en el momento del abandono de Boutsen, de la salida de pista de Patrese, así como del abandono de Capelli, se situó detrás de Prost. Posteriormente tuvo que ceder al acoso de Mansell y de Patrese; de todos modos, su estreno no pudo ser más convincente y, en el fondo, no se echó en falta la presencia de Michele Alboreto.

Para la escudería March este Gran Premio ha estado lleno de sinsabores. En un principio no lograron situarse más arriba que el décimo y el decimosegundo lugar en la parrilla de salida; posteriormente ocurrió el accidente de Gugelmin, y todo parecía arreglarse cuando Capelli estuvo rodando entre la segunda y la cuarta posición durante más de cuarenta vueltas. Por el contrario, sus esfuerzos terminaron sin resultados al romperse el motor mientras ro-



## En Europ Assistance le asistimos aunque no esté asegurado

Aunque usted no esté asegurado, beneficiarse con Europ Assistance. En cualquier parte del mundo, ante posibles incidentes en su viaje, por un problema médico, de enfermedad o accidente, llámenos a cobro revertido, (91) 597 21 25, le

daremos varias soluciones y un presupuesto. Sin cargo. Si usted lo acepta, el Servicio Call Assistance le soluciona su problema. En Europ Assistance nos preocupan las personas.

**europ assistance**  
Asistencia al estilo europeo en todo el mundo



El estreno del Benetton-Ford B189 no pudo ser más convincente. Alessandro Nannini no pudo terminar la carrera por la ruptura de una suspensión.

daba por la conocida recta del Mistral. Un problema similar le ocurrió a Alliot, que durante tiempo luchó con Patrese defendiendo el sexto lugar que ocupaba, demostrando así las posibilidades del Lola y del motor Lamborghini, que últimamente no padece ya los habituales problemas electrónicos. Al cumplirse el primer tercio de la carrera, Alliot vio bajar el rendimiento del motor, a la vez que se encendía la luz de la presión del aceite.

Para no variar, nada cambia en la marcha del equipo Lotus, a pesar de la llegada del nuevo motor Judd con culatas Tickford de cinco válvulas por cada cilindro, pero los veinticinco caballos más de potencia previstos con el nuevo propulsor son escasamente quince. Piquet y Nakajima eligieron el motor Judd normal para la carrera. Tras una actuación mediocre, Piquet terminó octavo, a dos vueltas de Prost, y Nakajima se retiró por una avería eléctrica en la bomba del combustible.

En esta ocasión la mala calidad de los neumáticos Pirelli ha causado serios problemas en todos los equipos que los utilizan y especialmente la Brabham se ha visto afectada. La inadaptabilidad

de las cubiertas Pirelli limitó el comportamiento del Brabham BT 58, que, a pesar de estar en manos de un piloto como Modena, a duras penas podía mantenerse en el decimosexto lugar. Su carrera fue la peor de la temporada y terminó a pocas vueltas del final por avería del motor.

En cierto modo, en este Gran Premio de Francia se han visto premiados muchos de los debutantes que por primera vez tomaban la salida de un Gran Premio. Además de Alesi, también Pirro, Donnelly, Bernard y Gachot lograron terminar la carrera, aunque sea en las últimas posiciones; y lo que se ha visto muy claro es el buen nivel de competitividad alcanzado por los monoplazas Onix. De hecho, Johansson se clasificó en quinto lugar, así como su compalero Gachot, que se situó último.

A pesar de que Prost ha ganado por segunda vez consecutiva en Francia, fue significativa la frase de Ron Dennis —director deportivo de McLaren—: «Estoy preocupado, me estoy dando cuenta que la diferencia entre mis coches y otros se está reduciendo.» Y añadió: «Para Silverstone deberemos trabajar duro.»



Esta ha sido la segunda victoria de Alain Prost en lo que va de temporada. Aquí le vemos entre Patrese y Mansell.

### PARRILLA DE SALIDA

- |   |  |
|---|--|
| 1. A. Senna (McLaren Honda) 1.07.228      | 2. A. Prost (McLaren Honda) 1.07.203       |
| 19. A. Nannini (Benetton Ford) 1.08.137   | 27. N. Mansell (Ferrari) 1.07.455          |
| 28. G. Berger (Ferrari) 1.08.233          | 5. T. Boutsen (Williams Renault) 1.08.211  |
| 6. R. Patrese (Williams Renault) 1.08.993 | 30. P. Alliot (Lola Lamborghini) 1.08.561  |
| 15. M. Gugelmin (March Judd) 1.09.036     | 3. J. Palmer (Tyrrel Ford) 1.09.026        |
| 16. I. Capelli (March Judd) 1.09.283      | 37. B. Gachot (Onyx Ford) 1.09.122         |
| 9. M. Donnelly (Arrows Ford) 1.09.524     | 36. S. Johansson (Arrows Ford) 1.09.299    |
| 4. J. Alesi (Tyrrel Ford) 1.09.668        | 29. E. Bernard (Lola Lamborghini) 1.09.596 |
| 25. R. Arnoux (Ligier Ford) 1.10.077      | 26. O. Grouillard (Ligier Ford) 1.09.717   |
| 11. N. Piquet (Lotus Judd) 1.10.135       | 12. S. Nakajima (Lotus Judd) 1.10.119      |
| 8. S. Modena (Brabham Judd) 1.10.254      | 40. G. Tarquini (AGS Ford) 1.10.216        |
| 20. E. Pirro (Benetton Ford) 1.10.292     | 23. P. Martini (Minardi Ford) 1.10.267     |
| 21. A. Caffi (Dallara Ford) 1.10.468      | 10. E. Cheever (Arrows Ford) 1.10.372      |

NO PRECLASIFICADOS: N. Larini 1.09.989, M. Brandle 1.10.181, V. Weidler 1.11.059, B. Schneider 1.11.059, P. Ghinzani 1.11.528, P. H. Raphanel 1.11.953, A. Suzuki 1.12.031, G. Foitek 1.12.179, J. Winkelhook 1.13.173.

NO CLASIFICADOS: A. de Cesaris 1.10.591, L. Pérez-Sala 1.11.079, C. Danner 1.11.178, R. Moreno 1.11.372.

### CLASIFICACION FINAL

- 1.º A. Prost (McLaren), 1 h. 38'29"411.
- 2.º N. Mansell (Ferrari), a 44'017.
- 3.º R. Patrese (Williams), a 1'06"921.
- 4.º J. Alesi (Tyrrel), a 1'13"232.
- 5.º S. Johansson (Onyx), a 1 v.
- 6.º O. Grouillard (Ligier), a 1 v.
- 7.º E. Cheever (Arrows), a 1 v.
- 8.º N. Piquet (Lotus), a 2 v.
- 9.º E. Pirro (Benetton), a 2 v.
- 10.º J. Palmer (Tyrrel), a 2 v.
- 11.º E. Bernard (Lola), a 3 v.
- 12.º M. Donnelly (Arrows), a 3 v.
- 13.º B. Gachot (Onyx), a 4 v.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

- 1.º Alain Prost, 38 puntos. 2.º Ayrton Senna, 27.
- 3.º Riccardo Patrese, 22. 4.º Nigel Mansell, 15.
- 5.º Thierry Boutsen, 13. 6.º Alessandro Nannini, 8.
- 7.º Michele Alboreto, 6. 8.º Johnny Herbert, 5.
- 9.º Andrea de Cesaris, Mauricio Gugelmin, Eddie Cheever, Alex Caffi y Derek Warwick, 4.
- 15.º Christian Danner, Nelson Piquet y Jean Alesi.
- 18.º René Arnoux y Stéphane Johansson, 2.
- 20.º Gabriele Tarquini, Olivier Grouillard y Jonathan Palmer, 1.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

- 1.º McLaren, 65 puntos. 2.º Williams, 35.
- 3.º Ferrari, 15. 4.º Benetton, 13. 5.º Tyrrel, 10.
- 6.º Dallara y Arrows, 8. 8.º Brabham, 5.
- 9.º March, 4. 10.º Rial, Ligier y Lotus, 3.
- 13.º Onyx, 2. 14.º AGS, 1.

¡HAY QUE VER COMO ES FRANCIA!



## PEUGEOT: EL TALENTO CREADOR DE LA TECNOLOGIA AUTOMOVILISTICA

La tecnología Peugeot no cesa de despertar la admiración mundial, convirtiendo en realidad el sueño de todos los técnicos y estilistas automovilísticos.

Así lo demuestra el OXIA, un maravilloso prototipo rodante de "Gran Turismo de Alto Rendimiento," que por prestaciones e imagen de indudable aerodinámica, se adelanta a su tiempo; situando una vez más a Peugeot a la vanguardia tecnológica automovilística mundial en un país de continuos avances e infinitas bellezas que tiene mucho que ofrecer.

Hay que ver cómo es Francia. Descúbrala.

PEUGEOT

MAISON DE LA FRANCE ESPAÑA



## Boxes

**JUAN Serdá** participó con un Ralt en Donington Park, en una carrera puntuable para el Campeonato Británico de Fórmula Tres. En los entrenamientos se clasificó en el puesto doce, terminando también la carrera en ese lugar, pero tras haber estado ocupando la octava plaza desde el primer giro hasta el cuarto en que fue empujado por otro participante perdiendo un tiempo precioso. En esta carrera Serdá ha rodado dos segundos más rápido que su última actuación en este mismo circuito unos meses antes, lo que da muestra de su buena progresión.

**INFORMA Luis Rebeles**, nuestro corresponsal en Jerez, que el Gobierno de la comunidad autónoma andaluza ha aprobado el decreto de constitución de la sociedad «Circuito Andaluz de Velocidad», en el que la Junta de Andalucía se convierte en titular con el 51 por 100 de un capital de 758 millones de pesetas, de los que el Instituto de Fomento de Andalucía aporta 382 millones, la empresa pública andaluza Sopresa 3,7 millones y el ayuntamiento jerezano 371 millones. Las deudas, que ascienden a 3.196 millones de pesetas, serán asumidas en un 51 por 100 por la Junta y en un 49 por el Ayuntamiento de Jerez.

## TRIAL TARRÉS, IMBATIBLE

**JORDI Tarrés** se ha adjudicado la victoria en la prueba disputada en el Valle de Ticino, en el norte de Italia, puntuable para el Campeonato del Mundo de Trial. Por otro lado, ésta es la quinta victoria consecutiva que consigue el piloto catalán, que le catapulta en

**FORMULA Club** ya tiene preparados sus dos próximos cursillos de Fórmula 3. Esta entidad realizará una campaña de promoción del 17 al 21 de julio, invitando a 200 empresarios, directores de marketing y directores comerciales. Los días 13-14 estarán destinados a los más expertos, mientras que los 15-16 estarán destinados al primer nivel. Los cursillos tendrán lugar en el circuito del Jarama, los interesados pueden contactar con Fórmula Club en el teléfono (91) 308 70 88.

**DADO** el éxito del Campeonato Citroën en España, no sería extraño que tanto en Portugal como en Francia se copiera de nuestro país. Puede que la próxima temporada en lugar de celebrar en los dos países citados sus respectivos campeonatos con los Sport se decidan por los GT.

**MUY** ocupados estarán los hombres del Jolly Club en Alcañiz, donde además de los dos Alfa habituales del Campeonato de España de Velocidad debutará un Lancia Integrale. Para conducirlos se barajan los nombres de Adrián Campos, Fermín Vélez o José Ángel Sasiambarrera, aunque este último es el que más posibilidades tiene, dado que es el que mejor conoce el circuito urbano de la ciudad turolense.

primera posición para la consecución del título final. La carrera estuvo caracterizada por la dificultad del terreno, verdaderamente alpino, con muchas rocas y grandes desniveles, donde el piloto catalán en una gran actuación se impuso a Michaud y Bosis, sus más directos rivales en el certamen. Además de Tarrés, participaban doce pilotos más españoles, destacando de estos Amos Bilbao, una de nuestras promesas.



## MOTOCICLISMO

### ¿CARDUS EN 500?

**CARLOS Cardús** estuvo probando recientemente en el circuito de Paul Ricard la Honda NSR 500 que esta temporada pilota el francés Dominique Sarron.

Cardús que en esta prueba comprobó también un nuevo sistema de alimentación, se mostró sumamente satisfecho con el comportamiento proporcionado por la moto, y todavía no ha descartado la posibilidad de dar el salto a la categoría reina del medio litro, hecho que se produciría dentro de dos temporadas.



## SENTENCIAS

### PURAS, GANADOR EN ORENSE

**EL** Tribunal de Apelación ha dictado sentencia y, sin dar la razón a ninguna de las dos partes (ni Puras ni Coleman), ha decidido anular el famoso tramo de San Tirso, con lo que Puras es finalmente el vencedor del Rallye de Orense. El Tribunal no ha querido pronunciarse sobre quién decía la verdad y ha decidido anular el tramo por considerar que sus últimos metros no estaban cerrados, por cuanto el coche «0» no había pasado al llegar Puras.

Por otro lado, se conoce

también el resultado de la verificación de los coches de Mercedes Rueda y Kiko Cima, sobre cuya legalidad reclamó César Ergenta, también en el polémico Rallye de Orense. Tras una minuciosa comprobación de motor, culata y turbo, el coche de Mercedes se encontró absolutamente en regla, con lo que la piloto madrileña ha sido finalmente proclamada vencedora de la Copa. En el coche de Cima se encontró una pequeña irregularidad en el árbol de levas, por lo que ha sido excluido, aunque el piloto asturiano ha apelado esta decisión.

Con el fallo de ambos casos, la clasificación del Campeonato de España queda así: 1.º Bassas (1.180 puntos). 2.º Puras (960). 3.º Bardolet (610), etc.

# Nuevos ligeros de Iveco.



# ¡Bienvenidos!

## Bienvenidos al mundo de IVECO DAILY Y TURBODAILY. Un mundo diferente fruto de la

tecnología más avanzada que ha revolucionado Europa.

**Bienvenidos al mundo del diseño.** Aerodinámico por fuera. Cómodo y funcional por dentro.

**Bienvenidos al mundo de la capacidad.** Hasta 15,4 m<sup>3</sup> de volumen y 5.000 Kgs. de peso máximo autorizado. Con posibilidad de carga posterior o lateral, por su puerta deslizante tamaño "pallet."

**Bienvenidos al mundo de la potencia.** Con motores aspirados o turboalimentados. Con inyección directa y una potencia de hasta 103 CV. Un gran ahorro en consumo sin perder empuje y respuesta.

**Bienvenidos a la gama que triunfa en Europa.** Una gama amplia y versátil con 50 versiones básicas. 4 distancias entre ejes. 3 tipos de cabinas. Furgones de 3 alturas. Tracciones 4x2 y 4x4. Y 6 modelos standard capaces de montar cualquier tipo de equipamiento que usted necesite.

**Bienvenidos al mundo del mayor rendimiento con el menor mantenimiento.** Los nuevos IVECO DAILY Y TURBODAILY han sido creados para dar beneficios desde el primer día. No espere más y venga a nuestros concesionarios a conocer los nuevos IVECO DAILY Y TURBODAILY. Será bienvenido.

# IVECO

# NUEVO IBIZA INJECTION

## MAXIMA POTENCIA EN CONFORT

Ahora tienes 5 puertas para entrar en la inyección. El nuevo Ibiza Injection. Descubre nuevas sensaciones cuando la potencia y el confort se unen.

Enciende su corazón System Porsche. Comprobarás el poderoso latido de sus 100 CV impulsándote hasta 184 Km/h.

Disfruta también de su excepcional carácter:

— Inyección L-Jetronic.

- Llantas de aleación.
- Sistema de frenos cruzado y suspensión BTN.
- Cierre centralizado de puertas y maletero.
- Elevalunas eléctricos.
- Retrovisores regulables desde el interior.
- Nuevo salpicadero.
- Nuevos asientos envolventes.
- Spoiler y faldón aerodinámicos.

El nuevo Ibiza Injection 5 puertas es único en su categoría. Inalcanzable por todos los demás hasta en el precio.

Disfruta de la máxima potencia a todo confort.

### 1.710.000 Ptas.

Precio final recomendado (IVA y Transporte incluidos).



*5 puertas. Aire Acondicionado de serie.*

## SEAT. MAS POR MENOS.

**SEAT**  
Grupo Volkswagen

**COSTE POR K.M.**

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

15 de julio de 1989 • Núm. 299 • 275 ptas.

**A FONDO**

### BMW M-5, NO VA MAS



● 250 Km. ● 9.850.000 Ptas. ● 315 CV.

**PRUEBA**



**AUSTIN MONTEGO 1.6**

**AL VOLANTE**

**VW PASSAT SYNCRO G-60**

## UN FERRARI INGLES

**EXCLUSIVA  
PROBAMOS  
EL LOTUS  
ESPRIT TURBO**



**DEPORTE**

**F.I.: G.P. DE FRANCIA / LUGO : RALLYE DE TIERRA**



8 413042 641506